



भारत का राजपत्र

The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 196]

नई दिल्ली, ब्रह्मपुत्रावार, जुलाई 19, 2001/आषाढ़ 28, 1923

No. 196]

NEW DELHI, THURSDAY, JULY 19, 2001/ASADHA 28, 1923

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

नई दिल्ली, 19 जुलाई, 2001

सं. टीएएमपी/82/99-वीपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48, 49 और 50 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एटद्वारा, संलग्न आदेशानुसार विशाखापटनम पत्तन न्यास में चल क्रेन और वाहिंग बेल्ट सिस्टम का संयुक्त प्रयोग करके शुष्क बल्क कार्गो के प्रहस्तान के लिए विशेष समेकित प्रभार के संबंध में मैसर्स शरत चटर्जी एण्ड कंपनी (वीएसपी) प्रा. लि. द्वारा प्रस्तुत अध्यावेदन का निपटान करता है।

अनुसूची

मामला सं० टीएएमपी/82/-वीपीटी

मैसर्स शरत चटर्जी एण्ड कं० (वीएसपी) प्रा० लि०	आवेदक
---	-------	-------

बनाम

विशाखापटनम पत्तन न्यास (वीपीटी)	प्रतिवादी
---------------------------------	-------	-----------

आदेश

(28 जून 2001 को पारित)

मैसर्स शरत चटर्जी एण्ड कंपनी प्रा० लि० (एससीसीएल) ने विशाखापटनम पत्तन न्यास (वीपीटी) के बाहरी बंदरगाह के अयस्क बर्थ में शुष्क बल्क कार्गो उतारने वाले बड़े आधार जहाजों के हितलाभ के लिए चल कार्गो प्रहस्तन सिस्टम (एमसीएचएस) का विकास करके उसे संस्थापित किया है। एससीसीएल ने दावा किया है कि यह सिस्टम उसके द्वारा बनाई जा रही चल क्रेन के साथ मिलकर बड़े आधार जहाजों से दक्षता एवं मितव्ययिता पूर्वक बल्क कार्गो उतारने में सक्षम होगा।

2.1 एससीसीएल ने अपने द्वारा विकसित एमसीएचएस का प्रयोग करने वाले जहाजों के लिए वीपीटी में समेकित प्रभार लागू करने के लिए अभ्यावेदन भेजा है। उसने यानांतरण जहाजों के लिए (प्राधिकरण द्वारा अपने 22 अगस्त, 1997 के आदेश द्वारा निर्धारित) समेकित प्रभार के लाभ को कार्गो उतारने के लिए एमसीएचएस का प्रयोग करने वाले जहाजों पर भी लागू करने का अनुरोध किया है।

2.2 एससीसीएल ने अपने अभ्यावेदन में निम्नलिखित तथ्य प्रस्तुत किए हैं :-

- (i) एमसीएचएस भारत में अपनी तरह का पहला सिस्टम है और इसका प्रयोग जहाज के पिशर के साथ चल क्रेन के साथ या उसके बिना भी किया जा सकता है। सिस्टम के लिए कार्गो उतारने के लिए अतिरिक्त प्रचालनों का प्रयोग करने की आवश्यकता नहीं है लेकिन यह अपने सिस्टम द्वारा लदान एवं उतराई के लिए वीपीटी की (लौह अयस्क के लदान तथा जहाजों के यानांतरण के लिए प्रयुक्त) अयस्क बर्थों का प्रयोग कर सकता है।
- (ii) इस सिस्टम से याहित्रों पर उतराई के लिए 10,000 टन प्रतिदिन से भी अधिक उतराई दर प्राप्त की जा सकती है और छोटे आधारित जहाज/बजरों पर अतिरिक्त उतराई को मिलाकर उतराई दर को 25,000 टन प्रति दिन से भी अधिक बढ़ाया जा सकता है। इसीलिए सिस्टम के अधिकतम प्रयोग से वीपीटी में बढ़े हुए अनुमानित यातायात का दक्ष एवं भीड़भाड़ खाली प्रहस्तन सुनिश्चित होगा।
- (iii) वीपीटी कोई अतिरिक्त पूँजी खर्च किए बिना कार्गो की मात्रा में वृद्धि होने से पर्याप्त राजस्व (आध) अर्जित करेगा। देश को भी बड़ी मात्रा में विदेशी मुद्रा की बचत होगी।
- (iv) उसने यातायात की गारंटी के बिना ही भारी निधेश किया है। यदि समेकित प्रभार का हितलाभ उसे नहीं दिया जाता है तो अकेले जलयान संबंधी प्रभारों पर भी उसे 30 लाख रु० का खर्च वहन करना होगा। इससे उसका यह सिस्टम वित्तीय दृष्टि से अव्यावहारिक हो जाएगा।
- (v) उसके सिस्टम का प्रयोग करके कार्गो की सीधे उतराई को सुविधाजनक बनाने के लिए वीपीटी द्वारा कोई बुनियादी सुविधा उपलब्ध नहीं कराई गई है।

3.1 एससीसीएल के प्रस्ताव की प्रति विभिन्न पत्तन प्रयोक्ताओं/पत्तन प्रयोक्ताओं की प्रतिनिधिक संस्थाओं तथा वीपीटी को भेजी गई। उनसे प्राप्त टिप्पणियों का सार इस प्रकार है :-

टाटा आयरन एण्ड स्टील कंपनी लिंदो (टिस्को)

कोकिंग कोयले और धूना पत्थर के लिए चूंकि वह वीपीटी में कोई प्रचालन नहीं करते अतः उन्होंने एससीसीएल द्वारा प्रस्तुत प्रस्ताव में अपनी कोई रुचि नहीं दिखाई।

भारतीय जहाजरानी निगम (एससीआई)

- (i) समेकित प्रभार को (ईटीए, दुर्बई द्वारा वीपीटी में प्रचालित प्रदीपन प्रचालनों के) लागू करने के लाभ को एससीसीएल द्वारा विकसित कार्गो प्रहस्तन सिस्टम को भी दिया जा सकता है ।
- (ii) महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण ने 2 जुलाई, 1999 को हुई संयुक्त सुनवाई के दौरान यह पहले ही स्पष्ट कर दिया था कि यह व्यवस्था प्रत्येक यानांतरण के मामले में लागू होगी ।

स्टील अस्टोरिटी ऑफ इंडिया लिंग (सेल)

- (i) एससीसीएल द्वारा उल्लिखित सिस्टम से अयस्क बर्थ पर अंतरीप (केप) आकार के जहाजों का बर्थ पर लगाना सुगम हो जाएगा ।
- (ii) एससीसीएल द्वारा उल्लिखित सिस्टम के चालू होने पर उसका निष्पादन संतोषजनक रहा है और सिस्टम के एक बार पूरी तरह कार्य शुरू कर देने पर यह हमारे अभीष्ट प्रयोजन को पूरा कर सकता है ।
- (iii) अयस्क बर्थ चूंकि नियमित रूप से बल्क कार्गो को उतारने वाली परंपरागत बर्थ नहीं है अतः एससीसीएल द्वारा नये सिस्टम को अयस्क बर्थ में चालू किए जाने से यह व्यावसायिक दृष्टि से व्यवहार्य होने पर सेल की अपेक्षाओं को पूरा करेगा ।
- (iv) एससीसीएल के अनुरोध पर अनुकूल दृष्टि से विचार किया जा सकता है ।

मैसर्स एस्सार एस्टील लिंग (एस्सार)

- (i) एससीसीएल के नये सिस्टम के निम्नलिखित लाभ हैं :-
 - (क) छोटे आधारित जहाजों एवं बजरों का प्रयोग और इसीलिए किनारे पर कार्गो उतारने के लिए छोटे जहाजों/बजरों के लिए बर्थों का प्रयोग करने से बचा जा सकता है ।
 - (ख) छोटे आधारित जहाजों/बजरों को बर्थों पर लाने के लिए पत्तनों के रस्सों एवं चालकों के प्रयोग से बचा जा सकता है ।
 - (ग) वीपीटी में बर्थों पर भीड़-भाड़ से बचा जा सकता है ।
- (ii) पत्तन की कार्गो प्रहस्तन क्षमता में वृद्धि करने वाली नई विधि पर यानांतरण के समेकित प्रभार लगाए जाने चाहिए ।
- (iii) परंपरागत विधियों से 10,000 टन प्रति दिन की प्रहस्तन दर प्राप्त नहीं की जा सकती ।

भारतीय राष्ट्रीय पोतस्थामी संघ (आईएनएसए)

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण के 22 अगस्त, 1997 के आदेश द्वारा दिए गए लाभ यदि इसी प्रकार की प्रणाली का प्रयोग करके अन्य पोत वगिकों को भी दिए जाते हैं तो उन्हें कोई आपत्ति नहीं होगी ।

विशाखापटनम वाणिज्य एवं उद्योग मंडल (वीसीसीआई)

वीसीसीआई ने अपनी प्रबंध समिति के एक सदस्य ए.वी. भनोजी राव गरुड पट्टाभिरमैया एण्ड कंपनी द्वारा की गई शिकायतों की प्रति भेजी है । (वीसीसीआई ने बाद में संयुक्त सुनवाई में स्पष्ट किया कि दी गई टिप्पणियों एक कंपनी के विचार नहीं हैं, बल्कि पूरे मंडल के विचार हैं) ।

उनमें उठाए गए मुद्दों का सार इस प्रकार है :-

- (i) चूंकि किसी अतिरिक्त कार्गो की गारंटी नहीं दी गई है अतः पत्तन प्रभारों में कमी करने का कोई औचित्य नहीं है ।
- (ii) पत्तन ने काफी लागत खर्च करके लौह अयस्क बर्थ का निर्माण किया है जिसकी वसूली उनके द्वारा सामान्य रूप में की जानी चाहिए ।

- (iii) यदि 10,000 से 25,000 टन प्रति दिन की गारंटित उत्तराई दर प्राप्त नहीं की जाती है तो उसके लिए किसी भी शास्ति (देंड) का प्रावधान नहीं है ।
- (iv) वीपीटी ने जी.सी. बर्थ/इंटीए (दुबई) की चल क्रेन में कोयले का अधिक मात्रा में प्रहस्तन किए जाने के लिए जी.सी. बर्थ में झाम (ग्रैब) उत्तराई सुविधा का निर्माण करने में भारी निवेश किया है। एससीसीएल का कार्गो प्रहस्तन सिस्टम कोयले के अलावा उर्वरक का भी प्रहस्तन करेगा जो सामयिक कार्गो है और वर्ष में छह माह के लिए वीपीटी पर आता है। अतः किसी अतिरिक्त मात्रा का प्रस्ताव न किए जाने के कारण मौजूदा बर्थ का कोई लाभकारी प्रयोग दिखाई नहीं देता।
- (v) वीपीटी बाहरी बंदरगाह में भी एक नई बर्थ बना रहा है, साथ ही आंतरिक बंदरगाह में उच्चतर ड्यूटी क्रेनों पर भी भारी निवेश कर रहा है। इससे पत्तन की बढ़ती हुई मार्ग पूरी हो सकेगी।
- (vi) सिस्टम से पत्तन एवं प्रयोक्ताओं को होने वाले लाभों के प्रस्ताव पर विचार करने से पहले स्पष्ट निर्धारित किया जाना चाहिए।

ट्रांसचार्ट

ट्रांसचार्ट ने विशाखापटनम इस्पात संयंत्र (वीएसपी), राष्ट्रीय इस्पात निगम लिलो द्वारा प्रस्तुत टिप्पणियाँ भेजी हैं। वीएसपी ने अपनी टिप्पणियों में निम्नलिखित मुद्दे उठाए हैं :-

- (i) प्रस्ताव में सिस्टम के पत्तन पर लगाए जाने पर न तो वीएसपी को चार्टर के रूप में होने वाले लाभ को और न ही पत्तन प्रभारों की राशि को दर्शाया गया है जिसकी वसूली इस सिस्टम के चालू हो जाने पर की जाएगी।
- (ii) 10,000 मी.ट. प्रतिदिन से अधिक उत्तराई और अतिरिक्त उत्तराई को मिलाकर 25,000 मी.ट. प्रतिदिन से अधिक उत्तराई की प्रस्तावित दर में बाहरी बंदरगाह में कार्गो का चट्टा लगाने और/या उसका रेल अथवा सड़क मार्ग द्वारा निकास करने के बारे में कोई व्योरा नहीं दिया गया है। वर्तमान उपलब्ध रेल व्यवस्था में दैनिक आधार पर उपर्युक्त दरों पर परिवहन करना संभव नहीं है।
- (iii) स्कीम में पत्तन प्राधिकारियों द्वारा विधिवत् अनुमोदित वर्तमान संरचनाओं/उपस्कर/सुविधाओं के संदर्भ में अयस्क बर्थ से उत्तराई स्थल तक सिस्टम के विन्यास के बारे में कुछ नहीं बताया गया है।
- (iv) समूचे विश्व में बल्क कार्गो की उत्तराई में इस प्रकार के सिस्टम का इसी प्रकार प्रयोग किए जाने के बारे में कोई उल्लेख नहीं किया गया है।
- (v) सिस्टम में मार्ग में किसी एक वाहिनी या कई वाहिनी के श्रृंखलाबद्ध या आगे - पीछे खराब होने पर प्रयोग किए जाने वाले "निकास मार्ग" के बारे में नहीं बताया गया है।
- (vi) सिस्टम का प्रचालन कौन करेगा, इसके बारे में कुछ नहीं बताया गया है। यह मान लिया गया है कि पत्तन या पत्तन द्वारा नियुक्त एजेंसी सिस्टम का प्रचालन करेगी और कार्गो को गंतव्य पर सुपुर्द करेगी। उत्तराई के अनुरूप भंडारण स्थल/निकास सुविधा पत्तन प्राधिकारियों द्वारा मुहैया कराई जाएगी।
- (vii) स्कीम में एक वाहिनी से दूसरे वाहिनी तक कार्गो के अंतरण के कारण होने वाले धूल प्रदूषण को नियंत्रित करने के उपायों के बारे में नहीं बताया गया है।
- (viii) विलंब शुल्क /प्रेषण आदि की जिम्मेदारी प्रस्तावकर्ता की होगी जो सिस्टम का प्रचालन करेगा और गंतव्य स्थल पर तट पर चार्टर को कार्गो की सुपुर्दगी करेगा।

इंटीए (दुबई)

- (i) सिस्टम नया है और एक प्रकार से अयस्क बर्थ पर बल्क कार्गो के प्रहस्तन के लिए अवसर प्रदान करने का सर्वन समाधान है क्योंकि इस बर्थ में घाट पर बड़ा स्थान नहीं है। परंतु इस सिस्टम के लिए अनियायी रूप से वाहिनी सिस्टम के लिए घाट की आवश्यकता है और सिस्टम से सामग्री के निकास के लिए घाट के नज़दीक में बड़े से प्रेषण स्थल की भी आवश्यकता है।

- (ii) सिस्टम से घाट क्षेत्र की उत्पादकता निश्चित ही बढ़ेगी जिसका अन्यथा कुछ कार्गो के आयात के लिए प्रयोग नहीं किया जा सकता था ।
- (iii) यह सिस्टम अयस्क बर्थ से किसी दूसरे प्रहस्तन एवं निष्कासन बर्थ/स्थान में कार्गो को प्रभावी ढंग से ले जाने में सहायक होगा ।
- (iv) प्रस्तावित सिस्टम (जहाज से जहाज/बजरे पर) यानांतरण प्रचालन न होकर जहाज से घाट पर सीधे उत्तराई का सिस्टम है । हालांकि सिस्टम में बड़े गियर रहित जहाजों के प्रहस्तन के लिए चल क्रेन के प्रयोग की बात कही गई थी लेकिन कार्गो का प्रहस्तन अनिवार्य रूप से और हमेशा जहाज एवं घाट के बीच होगा ।
- (v) इस सिस्टम पर दो दृष्टियों से विचार करना होगा । भविष्य में पत्तन क्षेत्र के बुनियादी विकास में निजी (प्राइवेट) भागीदारी को प्रोत्साहित करने के लिए इसे कुछ रियायतें देनी होगी ।

विशाखापटनम पत्तन न्यास (वीपीटी)

- (i) पत्तन प्रयोक्ता कार्गो के लदान एवं उत्तराई के लिए तट पर विभिन्न यांत्रिक प्रहस्तन उपस्कर लगा देते हैं और उनका प्रचालन पूरा होते ही उन्हें हटा देते हैं ।
- (ii) लौह अयस्क के यांत्रिक निर्यात के लिए अयस्क बर्थ 1 और 2 पर स्थायी वाहित्र सिस्टम पहले ही उपलब्ध कराया गया है । प्रस्तावित सिस्टम के लगाने से लौह अयस्क प्रचालनों के निर्यात में कोई बाधा नहीं आनी चाहिए ।
- (iii) वीपीटी को प्रस्तावित सिस्टम तब तक लगाने में कोई आपत्ति नहीं होगी जब तक यह लौह अयस्क के यांत्रिक लदान में कोई बाधा न बने और तट आधारित एमसीएचएस को अयस्क बर्थ से नोटिस मिलने के 8 घंटे के भीतर हटा दिया जाए । जहाज संबंधी सभी प्रभारों जैसे पत्तन देय राशि, पायलट प्रभार एवं बर्थ प्रभार का भुगतान तट आधारित एमसीएचएस के माध्यम से कार्गो उतासने वाले जहाजों को अधिसूचित प्रभारों के अनुसार करना होगा । महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण के 22 अगस्त, 1997 के आदेश के अनुसार, चूंकि यह यानांतरण प्रचालनों के क्षेत्र में नहीं आता है अतः यानांतरण प्रभारों के लागू होने का प्रश्न ही नहीं उठता ।

4.1 ए.वी. भनोजीराव, गरुड पट्टाभिरमैया एण्ड कंपनी (एवीबीजीपीआर) की टिप्पणियों के प्रत्युत्तर में, एससीसीएल ने निम्नलिखित तथ्य प्रस्तुत किए हैं :-

- (i) इसका सिस्टम अयस्क बर्थ का लाभदायक उपयोग करने में सक्षम होगा जो सामान्यतया लौह अयस्क से भिन्न कार्गो के लिए प्रचालन योग्य बर्थ नहीं है ।
- (ii) उसने वीपीटी को किसी अतिरिक्त कार्गो की गारंटी नहीं दी है क्योंकि उसने बर्थ की उपलब्धता के बारे में वीपीटी से कोई गारंटी नहीं मांगी है ।
- (iii) वीपीटी द्वारा लौह अयस्क बर्थों में किए गए भारी निवेश की वसूली केवल उनका पूरा उपयोग करके की जा सकती है । एससीसीएल का प्रस्ताव अयस्क बर्थों का पूरा-पूरा उपयोग करने के लिए है ।
- (iv) एससीसीएल निष्पादन गारंटी देने के लिए सहमत है और कम निष्पादन के लिए शास्ति (दंड) को खीकार करता है ।
- (v) यातायात के बढ़ने से वीपीटी द्वारा भारी डूब्टी क्रेनों में किए गए निवेशों की वसूली हो सकेगी ।

4.2 सेल, वीएसपी और वीपीटी द्वारा की गई टिप्पणियों के संदर्भ में एससीसीएल ने निम्नलिखित तथ्य प्रस्तुत किए हैं :-

- (i) वीएसपी द्वारा उठाए गए मुद्दे रखरूप की दृष्टि से तकनीकी है । एससीसीएल सभी तकनीकी प्रश्नों का समाधान करने के लिए वीएसपी को अलग से अपने सिस्टम का प्रदर्शन दिखाएगा ।
- (ii) वीपीटी का यह तर्क सही नहीं है कि एससीसीएल का प्रचालन महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण द्वारा उल्लिखित यानांतरण प्रचालनों के अंतर्गत नहीं आता । महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण के 22 अगस्त, 1997 के आदेश को उसके 19 जुलाई, 1999 के आदेश (पत्र) के साथ पढ़ना आवश्यक है जिसमें कहा गया है कि 'अतिरिक्त प्रचालन' इस विशेष व्यवस्था के लिए यानांतरण प्रचालन तभी माना जाएगा जब ये प्रचालन शुरू बत्क कार्गो के लिए अप्रचालनीय बर्थ पर किए जाएं ।

(iii) एससीसीएल का एमसीएचएस वाहिनी सिस्टम और छोटे आधारित जहाज/लाइटरों पर एक साथ कार्गो उतार सकता है। छोटे आधारित जहाज कार्गो को अन्य पत्तनों पर भी ले जा सकते हैं।

(iv) ईटीए (दुबई) भी अपने प्रचालनों के लिए अयस्क बर्थों का प्रयोग कर रहा है।

5.1 इस मामले में 28 जनवरी, 2000 को विशाखापटनम में संयुक्त सुनवाई की गई। संयुक्त सुनवाई में निम्नलिखित निवेदन प्रस्तुत किए गए :-

मैसर्स शार्ट चटर्जी एण्ड कंपनी (वीएसपी) प्रा० लि०

(i) यह सिस्टम चल क्रेन और वाहिनी का संयोजन है। यह मुख्यतः आयातों के लिए है; परंतु इसका प्रयोग निर्यातों के लिए भी किया जा सकता है।

(ii) इससे वीपीटी के प्रचालनों में कोई बाधा नहीं आएगी। इस सिस्टम से अयस्क बर्थों का लाभदायक प्रयोग किया जा सकेगा। इस सिस्टम के पुजौं को आसानी से 8 घंटे के भीतर पूरी तरह अलग-अलग किया जा सकता है (हम इसका प्रदर्शन कर सकते हैं)।

(iii) अंतरीप (केप) आकार के जहाजों का आना भी शुरू हो सकता है।

(iv) भले ही वाहिनी सिस्टम यानांतरण नहीं है, लेकिन हमें समान संयुक्त दर दी जाए क्योंकि हम अप्रचालनीय बर्थ का लाभदायक प्रयोग कर रहे हैं।

(v) वर्तमान तटीय सिस्टम से 8,000 मी.ट. प्रतिदिन कार्गो का प्रेषण किया जा सकता है और यदि अतिरिक्त उत्तराई प्रचालन भी हो तो 15,000 से 17,000 मी.ट. और कार्गो का भी आसानी से प्रेषण किया जा सकता है।

(vi) हम वाहिनी पर 8,000 मी.ट. और यानांतरण पर 12,000 मी.ट. के स्तरों से संबंधित शास्ति (दंड) शर्त को स्वीकार करने के लिए तैयार हैं।

(vii) जहाँ तक "निकास मार्ग" का सबंध है, अतिरिक्त वाहिनी बेल्टों को रखने की व्यवस्था की गई है जिसे एक या दो घंटे में बदला जा सकता है (हम इसका प्रदर्शन कर सकते हैं)।

(viii) इसमें कोई बिखराव नहीं होता क्योंकि सभी जोड़ ढके हुए हैं; बाद में आवश्यक होने पर पूरे सिस्टम को ढका जा सकता है।

(ix) हम प्रति सब्सिली नहीं चाहते। हम आंतरिक बंदरगाह कार्गो को भी अन्यत्र नहीं भेजना चाहते। हमारे आंतरिक बंदरगाह बर्थों के खाली होने पर वीपीटी हमारे बड़े आधार जहाजों को आने देने से इंकार कर सकता है।

(x) हम केवल जहाज संबंधी प्रभारों के लिए ही संयुक्त प्रभार चाहते हैं। हम वीपीटी में जाने वाले कार्गो के लिए कार्गो संबंधी प्रभारों में कोई रियायत नहीं चाहते।

विशाखापटनम पत्तन न्यास

(i) नये सिस्टमों का स्वागत है लेकिन इस प्रकार के प्रचालनों के दोहन से हमें नुकसान हो रहा है। इससे बचना होगा।

(ii) यदि वाहिनी प्रचालनों को यानांतरण रियायतें दी जाती हैं तो समूचा आंतरिक बंदरगाह यातायात बाहरी बंदरगाह में अंतरित हो जाएगा। इससे प्रशुल्क में 10 गुणा कमी हो जाएगी और प्रचालक को उससे काफी लाभ होगा। अतः आवेदक जो चाहता है उससे हम सहमत नहीं हो सकते।

(iii) जब बड़े आधार जहाज आते हैं तो उनसे प्रयोक्ताओं को लाभ होता है। उन्हें शेयर करने के लिए तत्पर रहना चाहिए। उन्हें यह अपेक्षा नहीं करनी चाहिए कि वीपीटी ही इस प्रकार से होने वाली सभी हानियों को भुगते।

(iv) यदि आंतरिक बंदरगाह यातायात बाहरी बंदरगाह में अंतरित हो जाता है तो हमें प्रशुल्क में 90% तक की हानि होगी जिसे हम नहीं सह सकेंगे।

(v) पत्तन न्यासों रों अपेक्षा की जाती है कि वे अपनी परियोजनाओं पर 12% का आईआरआर रखें। सरकार प्राइवेट परियोजनाओं पर 16% के आईआरआर की बात करती है। एससीसीएल उससे

अधिक नहीं रख सकता। महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण उनके निवेशों की जाँच और छानबीन कर सकता है।

(vi) हम प्राइवेट एकाधिकार की स्थिति की जाँच नहीं कर सकते। आवेदक को अपनी मर्जी से प्रभार वसूलने और रियायते लेने की अनुमति नहीं दी जा सकती।

भारतीय राष्ट्रीय पोतस्वामी संघ (आईएनएसए)

(i) एससीसीएल ने सामान्य मत व्यक्त किए हैं कोई विशेष बात नहीं कही है। उन्हे अपने आकलन करने दीजिए।

(ii) (क) वीपीटी स्वयं भी बाहरी बंदरगाह में गैट्री क्रेने लगाकर सामान्य कार्गो बर्थ से सुविधाओं का विकास कर रहा है। नये सिस्टम के लिए सहायक यातायात पर्याप्त मात्रा में उपलब्ध होगा या नहीं, इन बातों पर विचार करना आवश्यक है।

(ख) गंगावरम पत्तन के विकास की जटिलताओं को भी ध्यान में रखना होगा।

(iii) 8,000 मी.ट. प्रतिदिन के लिए वाहिनी सिस्टम पर कोई विशेष विचार करने की आवश्यकता नहीं है। वीपीटी अपनी नई परियोजनाओं से स्वयं ही 12,000 मी.ट. प्रतिदिन के लिए संभावना खोज सकता है।

5.2 संयुक्त सुनवाई में यह सहमति हुई थी कि वीपीटी के अध्यक्ष एससीसीएल और संबंधित प्रयोक्ताओं से परामर्श करके निम्नलिखित मुद्दों पर सर्वसम्मति बनाने की संभावना तलाश करेंगे :-

(i) यानांतरण प्रचालनों के मामलों में ईटीए की चल क्रेन के लिए लागू दरें ही लागू होंगी।

(ii) क्या तट आधारित प्रचालनों (अर्थात् वाहिनी बेल्ट सिस्टम) के लिए कोई रियायत दी जाएगी, और यदि हों तो क्या ?

(iii) यदि दो प्रधालनों को संयोजित कर दिया जाए तो प्रशुल्क के प्रति दृष्टिकोण क्या होगा ?

(iv) क्या तट आधारित प्रचालनों (जैसे वाहिनी बेल्ट सिस्टम) के मामलों में पत्तन देश राशि, पायलट प्रभार और बर्थ किराया जैसे प्रशुल्क सामान्य दरों पर लागू होंगे ?

(v) क्या वीपीटी के लिए यातायात का सुनिश्चित न्यूनतम स्तर होने पर अयस्क बर्थों की उपलब्धता किसी सीमा तक सुनिश्चित करना संभव है ?

(vi) यातायात का सुनिश्चित न्यूनतम स्तर होने पर क्या 'मात्रा छूट' की संकल्पना इस मामले में भी लागू होगी ?

(vii) यह सुनिश्चित करने के लिए क्या सुरक्षा उपाय किए जा सकते हैं कि यातायात आंतरिक बंदरगाह से बाहरी बंदरगाह पर केवल इसलिए अंतरित न हो जाए कि वह 'रियायती पैकेज' का लाभ ले सके और इस प्रकार वीपीटी नियमित बर्थों में होने वाली राजस्व आय से वंचित हो जाए।

6. संयुक्त सुनवाई के बाद, एससीसीएल ने प्रयोक्ताओं द्वारा उठाए गए विभिन्न मुद्दों पर अपनी टिप्पणियाँ प्रस्तुत कीं। अयस्क बर्थ की बेकार पड़ी क्षमता के उपयोग के बारे में और पत्तन को ऐसी सुविधा के प्रयोग से अतिरिक्त यातायात/राजस्व की प्राप्ति के बारे में अपनी पहले की टिप्पणियों को दुहराने के अलावा निम्नलिखित बातें कहीं हैं :-

(i) विशाखापटनम पत्तन के लिए परेषित कार्गो के लिए यदि समेकित प्रभार लाभ वीपीटी के 5.90 रु० प्रति मी.ट. की तुलना में उन्हें अंतरित कर दिए जाते हैं तो वीपीटी को 27.50 रु० प्रति मी.ट. की राशि प्राप्त होगी।

(ii) एससीसीएल ने केवल यही अनुरोध किया है कि यानांतरण जहाज पर लागू समेकित जहाज संबंधी प्रभार और कार्गो पर सामान्य अधिसूचित उत्तराई / घाटभाड़ा प्रभार भी प्रभारित किए जाएं। उसने यह भी अनुरोध किया है कि उसके सिस्टम का प्रयोग करने वाले जहाजों पर समान न्यूनतम समेकित प्रभार निर्धारित किया जाए क्योंकि वीपीटी के पायलट प्रभार और रस्सा संचलन यानांतरण जहाजों की तुलना में कम होंगे।

(iii) प्रतिवर्ष 3 मिलियन टन कार्गो का प्रहस्तन करने का प्रस्ताव है जिसमें वीपीटी को पहले से परेषित किया जा रहा लगभग 1 मिलियन टन कोयला, अन्य पत्तनों को यानांतरित किया जा रहा 0.5 मिलियन टन कोयला (विशाखापटनम पत्तन को अतिरिक्त कार्गो), 0.75 मिलियन टन प्रति

वर्ष उर्वरक और उर्द्धरक का कच्चा माल (इसमें से सामान्यतया लगभग 0.25 मिलियन टन कार्गो वीपीटी को सामान्य अवधि में प्रेषित किया जाता है और लगभग 0.5 मिलियन टन कार्गो अतिरिक्त कार्गो होगा जो बड़े पैनामैक्स जहाज़ में उनका कार्गो लाने के लिए आयातकों को लाभ पहुंचाने की दृष्टि से पहुंचेगा) और लगभग 0.75 मिलियन टन आयातित लौह अयस्क नया कार्गो (हाई ग्रेड पेलेट्स लिंग द्वारा केप आकार के जहाजों में विजाग में अपने लौह अयस्क चूर्ण गुलिकाकरण संयंत्र के लिए आयात किए जाने के लिए प्रस्तावित) या सीमेंट संयंत्रों / ताप बिजली घरों (थर्मल पावर प्लाट) के लिए भाप कोयला शामिल है। एससीसीएल के सिस्टम से वीपीटी का केवल 1.25 मिलियन टन मौजूदा यातायात ही उसके सिस्टम पर आएगा और इससे इस प्रकार के कार्गों का वर्तमान में प्रहस्तन करने वाली सामान्य बर्थ लगभग 0.625 मिलियन टन अन्य कार्गों का प्रहस्तन करने के लिए खाली होंगी।

(iv) यदि एससीसीएल से यानांतरण प्रचालनों पर लागू समेकित जहाज़ संबंधी प्रभार प्रभारित किए जाते हैं तो वीपीटी को वर्तमान में प्राप्त हो रहे और वीपीटी को आगे प्राप्त होने वाले वित्तीय लाभों का तुलनात्मक विश्लेषण इस प्रकार है :-

(क) वीपीटी की वर्तमान आय (1 मिलियन टन कोकिंग कोयले का प्रहस्तन 50/- प्रति मी.ट. की दर पर और 0.25 मिलियन टन उर्वरक का 59/- रु 0 प्रति मी.ट. की दर पर प्रहस्तन करने) 6,47,50,000/- रु 0 है।

(ख) यदि समेकित प्रभार लाभ (विजाग के लिए 10,000,000 टन कोकिंग कोयले का 27.50 प्रति मी.ट. की दर पर, अन्य पत्तनों के लिए 5,00,000 टन कोकिंग कोयले का 7.50 रु 0 प्रति मी.ट. की दर पर, 7,50,000 टन लौह अयस्क/भाप कोयले का 27.50 रु 0 प्रति मी.ट. की दर पर, खाली बर्थ क्षमता की दृष्टि से विजाग पत्तन द्वारा प्रहस्तन किए जाने के लिए अनुमानित 6,25,000 टन अन्य कार्गो का 59.00 रु 0 प्रति मी.ट. की दर पर) अनुमानित यातायात के लिए उनके सिस्टम का प्रयोग करने वाले जहाजों एवं कार्गो पर अंतरित हो जाता है तो वीपीटी की प्रस्तावित आय 10,93,75,000/- रु 0 होगी।

(v) यह माना जाता है कि इस सिस्टम का प्रयोग करने वाले जहाजों में 50% पैनामैक्स टाइप के और 50% केप साइज के होंगे जो क्रमशः लगभग 70,000 और 1,30,000 मी.ट. कार्गो का वहन करते हैं। इसीलिए औसत जहाज़ का आमाप 1,00,000 मी.ट. होगा। तदनुसार जहाज़ संबंधी प्रभार 3.50 प्रति मी.ट. होगा क्योंकि जहाज़ संबंधी समेकित प्रभार वर्तमान में 3,50,000/- रु 0 प्रति जहाज़ होगा। यह भी माना जाता है कि सामान्य अधिसूचित कार्गो उत्तराई/घाटभाड़ा प्रभार का भुगतान विशाखापटनम पत्तन को अंतिम रूप से परेषित कार्गो पर 24/- रु 0 प्रति मी.ट. की दर पर और अन्य पत्तनों पर ले जाए जा रहे कार्गो पर 4/- रु 0 प्रति मी.ट. का रियायती घाटभाड़े का भुगतान किया जाएगा। इस प्रकार समेकित प्रभार अंतरित करने पर वीपीटी को लगभग 4,46,25,000 रु 0 का अभिलाभ प्राप्त होगा। पत्तन को यह आय बिना कोई अतिरिक्त निवेश किए होगी। यदि पूरी तरह से निराशावादी यह दृष्टिकोण अपनाया जाए कि एससीसीएल सिस्टम पर 1.25 मी.ट. कार्गो के चले जाने से वीपीटी को कोई अतिरिक्त कार्गो प्राप्त नहीं होगा, तो भी वीपीटी को 77,50,000/- रु 0 का निवल लाभ होगा।

7. संयुक्त सुनवाई में लिए गए निर्णय के अनुसार, वीपीटी ने उठाए गए विभिन्न मुद्दों पर, विभिन्न प्रयोक्ता संगठनों तथा एससीसीएल से परामर्श करके अपनी टिप्पणियों प्रस्तुत कीं, जिनका सार इस प्रकार है :-

- (i) एससीसीएल, स्टीवडोर्स एसोसिएशन, आईएनएसए, स्टीमशिप एजेट्स एसोसिएशन, सेल, एस्सार और सी एण्ड एफ एजेट्स एसोसिएशन के साथ दो बैठकें अंयोजित की गई और प्रस्ताव पर विस्तार से चर्चा की गई। उपर्युक्त पैरा 6 में दिए गए एससीसीएल द्वारा प्रस्तुत तथ्यों पर भी चर्चा की गई।
- (ii) एससीसीएल का यह कथन कि वीपीटी को 647 लाख रु 0 की वर्तमान आय की तुलना में 1093 लाख रु 0 प्रतिवर्ष की आय होगी, तथ्यों का गलत निर्वचन है।

(iii) यह मानना कि लगभग 6.25 लाख टन के अनुमानित कार्गो का प्रहस्तन सिस्टम का उपयोग करके किया जा सकेगा, इस दृष्टि से पूरी तरह स्वैच्छिक है कि प्रत्येक वित्त वर्ष में दिसंबर से मार्च तक मंदी की अवधि में युक्त वर्थ दिवसों की उपलब्धता के बावजूद, वीपीटी एंपरागत और कैटिव कार्गों के अलावा किसी अतिरिक्त कार्गो को आकर्षित करने में असमर्थ रहा है। अनुमानित कार्गो के आधार पर रियायती लाभ देना सही नहीं है और इससे गंभीर लेखा परीक्षा आपत्तियाँ होगी विशेषकर ऐसी स्थिति में जबकि यह मामला प्राइवेट फर्म से संबंधित है।

(iv) जहाँ तक अन्य पत्तनों से लगभग 5 लाख टन कोकिंग कोयते के मार्ग परिवर्तन का और एस्सार के लिए 7.5 लाख टन अतिरिक्त कार्गो के प्रहस्तन का गंतव्य ६, वीपीटी ने एस्सार के साथ चर्चा की थी। एस्सार ने कहा था कि वह यातायात की अधिक मात्रा के बारे में पूरी तरह आश्वस्त नहीं हैं। पत्तन ने एससीसीएल द्वारा अनुमानित राजस्व और वीपीटी द्वारा संशोधित अनुमान की तुलना की है जिसमें पत्तन को 263.75 लाख रु० प्रतिवर्ष के राजस्व की निवल हानि दर्शाई गई है।

(v) पत्तन कार्गो अंतरण सिस्टम के आधुनिकीकरण और अतिरिक्त सेवा केंद्रों के निर्माण पर काफी राशि खर्च कर रहा है और 2002 तक पत्तन में 6 अतिरिक्त वर्थ, 14 उच्चतर क्षमता वाली क्रेनों और 2 ग्रैब अन लोडर्स होगे जिससे पत्तन की उत्पादकता बढ़ेगी और वह अतिरिक्त कार्गो को आकर्षित करने में अधिक प्रतिस्पर्द्धा कर सकेगा। यदि लाभ किसी एक पार्टी को दिया जाता है तो इससे काफी बड़ी मात्रा में कार्गो आंतरिक बंदरगाह से बाहरी बंदरगाह पर चला जाएगा और इससे पत्तन द्वारा किया गया निवेश व्यर्थ चला जाएगा।

(vi) आंतरिक बंदरगाह बर्थों पर प्रहस्तन किए जाने वाले उर्वरकों, भाप कोयला, कोकिंग कोयला (अर्थात कैटिव कार्गो से भिन्न) जैसे कार्गो के संबंध में आंतरिक बंदरगाह दरों को बाहरी बंदरगाह पर लागू करने का प्रस्ताव पहले ही महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण को अनुमोदनार्थ भेजा जा चुका है और वह विचाराधीन है। इस व्यवसाय के लिए यह सुविधा लंगर स्थल में इंतजार करने के बजाय बाहरी बंदरगाह बर्थों में उनके जहाजों का प्रहस्तन करने के लिए प्रोत्साहन होगी। इससे जहाजरानी समुदाय विलंबशुल्क प्रभार के भुगतान से बच सकेगा और जहाज की स्थायी लागत में काफी कमी आएगी क्योंकि प्रयोक्ताओं को जहाज संबंधी प्रभारों पर लगभग 25% की रियायत मिलेगी।

(vii) प्रयोक्ताओं के साथ चर्चा के दौरान व्यवसाय के सदस्यों द्वारा सुन्नाव दिया गया था कि कार्गो प्रचालनों के लिए अप्रचालनीय वर्थ का प्रयोग करने के लिए आगे आने वाले किसी प्रयोक्ता को जहाज संबंधी प्रभारों पर 10% की छूट देने की व्यवहार्यता की ज़ोखी की जाए।

(viii) पत्तन समेकित जहाज संबंधी प्रभार का लाभ एससीसीएल को देने के पक्ष में नहीं है क्योंकि पूरी तरह यह महसूस किया गया है कि इससे पत्तन को लगभग 2.5 से 3 करोड़ रु० प्रति वर्ष की हानि हो सकती है। इटीए प्रचालन के लिए 3.5 लाख रुपये के वर्तमान समेकित जहाज संबंधी प्रभारों को भी संशोधित करके इस प्रचालन के लिए 8.5 लाख रु० (स्लैब में प्रभारित किए जाने के लिए) करने का भी प्रस्ताव है जिस पर महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण का अनुमोदन मिलने का इंतजार है।

(ix) जिन दो और बारों पर परस्पर सहमति हुई, वे हैं - (क) यदि निष्पादन निर्धारित मानदंड से अधिक होता है तो वर्थ किराया प्रभारों पर छूट देना और (ख) यातायात की मात्रा बढ़ने पर प्रशुल्क पर छूट देना।

8.1 इस मामले में 3 अप्रैल, 2000 को वीपीटी में इटीए (दुबई) मामले के साथ एक और संयुक्त सुनवाई हुई। संयुक्त सुनवाई में निम्नलिखित निवेदन प्रस्तुत किए गए :-

विशास्ताप्टनम् पत्तन न्यास (वीपीटी)

(i) हम किसी भी सब्सिडी (या प्रति सब्सिडी) के खिलाफ हैं। कोई सरकारी न्यास प्राइवेट कंपनी को सब्सिडी क्यों दे ?

(ii) हमारी ओर से कई अभ्यावेदन दिए जाने के बावजूद, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण ने अभी तक ईटीए प्रचालनों के लिए यथोचित प्रशुल्क का निर्धारण नहीं किया है।

(iii) (क) पृथक दरें निर्धारित न करें। सामान्य दरें ही प्रचलित रहने दें। कथित रियायतें दी जा सकती हैं। अंततः नये सिस्टम से अन्यथा अप्रचालनीय पत्तन सुविधा का ही निर्माण होगा।
(ख) सरकार हमें 13.5% आरओसीई देती है। हम प्राइवेट पार्टियों को अधिक आरओसीई अर्जित करने का अवसर देने के लिए सब्सिडी क्यों दें?
(ग) क्या प्राइवेट पार्टियों के आरओसीई पर अधिकतम सीमा नहीं होनी चाहिए? नियोजित पूँजी का आकलन करने का कोई तरीका होना चाहिए। महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण को भी प्राइवेट पार्टी के लिए आरओसीई पर यथोचित सीमा का निर्धारण करना होगा।

(iv) एससीसीएल का कहना है कि भारी निवेश किए जाएंगे परंतु कोई विवरण उपलब्ध नहीं है।

(v) एससीसीएल ने न्यूनतम निष्पादन की प्रतिबद्धता अभियक्त की है।

(vi) 'तट आधारित प्रचालनों' को रियायतें देने का कोई मामला नहीं है।

(vii) हम तीसरे 'संयुक्त प्रचालनों' पर बिल्कुल विचार नहीं करते।

(viii) (क) ईटीए जिन बड़े जहाजों को सेवा प्रदान करेगा उन जहाजों पर भाड़े में बहुत अधिक अंतर (अनुमानित 5 डालर प्रति मी.ट.) होगा।
(ख) चार्टर शतौं में धूकि बहुत अंतर रहता है अतः लाइनों / पोत वाणिकों को प्रचालन की गति के आधार पर 8 डालर प्रति मी.ट. का अभिलाभ होगा।
(ग) हन अभिलाभों का कुछ भाग अन्य संबंधित एजेंसियों को भी मिलना चाहिए।

मैसर्स शरत घटकी एण्ड कंपनी (बीएसपी)प्रा० लि० (एससीसीएल)

(i) हम (अ.यथा) अप्रचालनीय बर्थ को प्रचालन योग्य बना रहे हैं। इससे पत्तन को फायदा होगा। हमें कुछ रियायतें दी जाएं।

(ii) हमारे प्रचालन के लिए कोई अधिकतम सीमा निर्धारित नहीं की गई है। हम महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण या महानिदेशक (जहाजरानी) के निर्धारण से सहमत हैं।

(iii) बीपीटी के साथ यिस्तृत चर्चा का प्रत्युत्तर 27 मार्च, 2000 को ही प्राप्त हुआ है। हमें अभी उसका अध्ययन करके प्रत्युत्तर देना है।

विशाखापट्टनम पत्तन प्रयोगकर्ता संघ (बीपीयूए)

(i) प्रस्तावित प्रशुल्क रियायती नहीं है; यह समेकित अधिक है।

(ii) बीपीटी शुरू में ईटीए (सुबह) प्रस्ताव से बद रहा था। बाद में उन्होंने उसका समर्थन करना शुरू किया। अब तीन वर्ष बाद ये उसका विरोध कर रहे हैं। यह बहुत ही अनोखी विसंगति है।

(iii) हम पृथक दरों पर जोर नहीं दे रहे। बेहतर निष्पादन के लिए सामान्य दरों एवं रियायतों को ही रहने दिया जाए।

(iv) बीपीटी में केप साहज जहाज अन्यथा कभी नहीं आए। यह असाधारण उपलब्धि है।

आरसीय जहाजरानी निगम (एससीआई)

पूरे विश्य में मंदी की प्रवृत्ति होने से ही भाड़ा दरों में कमी आई है। इसका श्रेय ईटीए को नहीं दिया जा सकता। पत्तन प्रयोगकर्ता संघ ने ईटीए सुविधाओं का ढक-घढकर गुणगान किया है।

राष्ट्रीय इस्पात निगम लि० (आरआईएनएल)

ईटीए का एकाधिकार है। हम उन्हें सब्सिडी क्यों दें?

मैसर्स एस्सार स्टील लि०

(i) ईटीए क्रेन बहुत अच्छा काम कर सकती है। यह 1500 मी.ट. प्रतिदिन कार्गो का प्रहस्तन कर सकती है परंतु पत्तन में कार्गो ले जाने के लिए बजरे उपलब्ध नहीं हैं।

(ii) बाहरी और आंतरिक दोनों बदरगाहों पर कार्गो उतारने की सुविधाओं को व्यावश्यकता पड़ेगी। जब तक ये सुविधाएं नहीं होंगी तब तक सिस्टम कामयाब नहीं होगा।

(iii) केवल एससीसीएल के सिस्टम जैसा संयोजक सिस्टम ही काम करेगा ।

8.2 रायुक्त सुनवाई में एससीसीएल को वीपीटी की 27 मार्च, 2000 का टिप्पणियों का जवाब देने के लिए 10 दिन का समय देने का निर्णय किया गया था । संयुक्त सुनवाई में भाग लेने वाले कुछ प्रयोक्ताओं का यह विचार था कि एससीसीएल को प्रचालन कारकों, पर्यावरणीय खतरों आदि की जांच करने के लिए कुछ परीक्षण प्रचालनों की व्यवस्था करनी चाहिए । एससीसीएल इरा प्रकार के परीक्षण प्रचालनों की व्यवस्था करने के लिए सहमत हो गया । अतः यह निर्णय किया गया कि परीक्षण प्रचालनों के बारे में एससीसीएल की रिपोर्ट का इंतजार किया जाए ।

9.1 एससीसीएल ने अपने 7 अप्रैल, 2000 के पत्र द्वारा वीपीटी के अभिमतों के बारे में अपनी टिप्पणियों प्रत्यक्षता की जिनका सार इस प्रकार है :-

(i) कोई निर्णय लेने से पहले निम्नलिखित मुद्दों पर विचार किया जाए :-

(क) वर्तमान में पत्तन अप्रयुक्त पड़ी सुविधाओं का अनुकूलतम एवं दक्षता पूर्वक उपयोग ।

(ख) परियोजना की (ब्राइवेट या सरकारी) आर्थिक व्यवहार्यता ।

(ग) अन्य पड़ोसी पत्तनों (काकीनाडा, धामरा आदि) से प्रतिस्पर्द्धा ।

(घ) अतिरिक्त अनुमानित यातयात का प्रहस्तन तथा सङ्करणों पर जहाजों के निरोधक समय में पूरे वर्ष हर समय शून्य स्तर तक कमी ।

(ङ.) वीपीटी की ओर से कोई निवेश नहीं ।

(ii) वीपीटी को वित्तीय लाभों का परिकलन इस मान्यता पर आधारित है कि अतिरिक्त कार्गों से उपलब्ध खाली बर्थ दिवसों का उपयोग होगा ।

(iii) यह माना गया है कि उपलब्ध खाली बर्थ दिवसों में से 50% का उपयोग अतिरिक्त कार्गों का प्रहस्तन करने के लिए किया जाएगा जो प्रतिवर्ष 8.10% बढ़ रहा है । अतः सिस्टम का उपयोग करने पर जिससे बर्थ उपलब्धता बढ़ेगी अतिरिक्त कार्गों के बढ़ने के संबंध में दिए गए तथ्यों का गलत अर्थ बिल्कुल नहीं लगाया गया है ।

(iv) पत्तन द्वारा बाहरी बंदरगाह पर निर्मित बहु उद्देशीय बर्थ में कंटेनरों का प्रहस्तन होगा और इसीलिए इस सिस्टम का पत्तन द्वारा किए गए निवेशों को कोई आर्थिक हानि नहीं होगी ।

(v) एससीसीएल सिस्टम का प्रयोग करने वाले जहाजों के लिए जहाज संबंधी प्रशुल्क को प्रति मीट्रिक टन आधार पर निर्धारित किया जा सकता है । छोटे आधारित जहाजों पर उतारे गए कार्गों की मात्रा के लिए ईटीए पर लागू प्रशुल्क को कार्गों की औसत वहन क्षमताओं के अनुरूप लागू किया जा सकता है और तटीय सिस्टम पर उतारे गए कार्गों की मात्रा के लिए ईटीए प्रचालनों के लिए प्रशुल्क के समान ही यथोचित प्रशुल्क निर्धारित किया जाए ।

9.2 वीपीटी ने एससीसीएल के अनुरोध पर और टिप्पणियों प्रस्तुत की हैं जिनका सार इस प्रकार है :-

(i) पत्तन किसी भी प्रयोक्ता द्वारा नई सुविधा के संस्थापन का स्वागत करता है लेकिन ये सुविधाएं अन्य प्रयोक्ताओं के हितों को हानि पहुंचाने वाली नहीं होनी चाहिए । इस मामले में एससीसीएल का यह कहना है कि प्रस्तावित सिस्टम से पत्तन द्वारा किए गए निवेशों को कोई आर्थिक हानि नहीं होगी, सही नहीं है क्योंकि इससे आंतरिक बंदरगाह कार्गों के बहुत बड़े हिस्से के प्रस्तावित सुविधा में चले जाने की संभावना है ।

(ii) इस स्थिति में प्रतिशत छूट के बारे में कोई वर्चन नहीं दिया जा सकता क्योंकि प्रतिशत छूट विभिन्न प्रकार के जहाजों के लिए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित किए जाने वाले पत्तन देयों एवं पायलट प्रभार की अंतिम दरों पर निर्भर करती है । वीपीटी द्वारा अपने 27 मार्च, 2000 के पत्र में उल्लिखित आँकड़े केवल संकेतात्मक हैं क्योंकि दरों के मान में संशोधन होने के बाद प्रतिशत छूट में अंतर आ सकता है ।

(iii) समेकित जहाज प्रभारों की संकल्पना को एससीसीएल पर लागू नहीं किया जा सकता क्योंकि उसकी कार्य प्रणाली यानांतरण प्रचालन के अंतर्गत नहीं आती । एक साथ कार्गो उतारने के मामले में प्रति टन दर का निर्धारण सहायक नहीं होगा क्योंकि टट और छोटे आधारित जहाज पर उतारे गए कार्गों की मात्रा का डाटा रखना व्यावहारिक नहीं है ।

- (iv) पत्तन देयों की आंतरिक बंदरगाह वरे 10.7 मीटर तक की तलछट (ड्राफ्ट) उपलब्धता के लिए बाहरी बंदरगाह पर जहाजों पर लागू की जाएं। इसके अलावा पत्तन एससीसीएल को कोई रियायत देने के लिए तैयार नहीं है क्योंकि इससे पत्तन को राजस्व की भारी हानि होगी।
- (v) बाहरी बंदरगाह पर केप साइज जहाज और आंतरिक बंदरगाह पर हैंडी मैक्स जहाजों को तैनात करने के लिए जहाज संबंधी प्रभारों के लिए देय राशि में अंतर बहुत महत्वपूर्ण नहीं है क्योंकि हैंडी मैक्स जहाजों के मामले में प्रयोक्ता को अधिक संख्या में जहाजों के आने के लिए भुगतान करना होगा। व्यय में कोई महत्वपूर्ण वृद्धि किए बिना प्रयोक्ता को केप साइज जहाजों को तैनात करके भाड़ में कम से कम 3 से 4 डालर प्रतिटन का अतिरिक्त लाभ मिलेगा।
- (vi) एससीसीएल ने अभी तक एमसीएचएस का प्रदर्शन नहीं किया है। सुविधा की तकनीकी व्यवहार्यता तथा उत्पादकता स्तर के बारे में वास्तविक आंकड़ों के अभाव में अभी से रियायतों एवं छूटों के संबंध में बहस करना और निर्णय लेना जल्दबाजी है।
- (vii) यदि प्रस्ताव राष्ट्र के समग्र हित में ग्राहकों के लिए लाभकारी हो तो पत्तन राजस्व की कुछ राशि छोड़ने के लिए तैयार है लेकिन प्रस्तावित सुविधा के व्यावहारिक परिणामों के अभाव में इस प्रकार के मूर्त लाभों का अनुमान लगाना मुश्किल होता है।

10.1 एससीसीएल ने अपने 15 सितंबर, 2000 के पत्र द्वारा सूचित किया है कि उन्होंने सेल के लिए उतारे गए कोकिंग कोयले के साथ अपने द्वारा विकसित सिस्टम का सफल परीक्षण प्रचालन किया है। उन्होंने कार्गो उतारने के विवरण और समुद्री सर्वेक्षकों की रिपोर्ट भी प्रस्तुत की हैं।

10.2 वीपीटी ने एससीसीएल की परीक्षण प्रचालन रिपोर्ट पर अपनी टिप्पणियाँ प्रस्तुत की हैं। वीपीटी की टिप्पणियाँ इस प्रकार हैं :-

- (i) एससीसीएल ने सेल की सहमति से जीसीबी पर आयातित कोकिंग कोयला उतारने के लिए एम.वी अम्बर के जहाज के लिए परीक्षण प्रचालन किया है। यह बर्थ कोकिंग कोयला उतारने के लिए नियमित साइड बर्थ है, अयस्क बर्थ नहीं।
- (ii) एससीसीएल ने उक्त जहाज के लिए प्रचालनीय चार हुकों में से दो हुकों के साथ अपने सिस्टम का आंशिक प्रयोग किया है।
- (iii) सिस्टम के प्रचालन के दौरान वहाँ तैनात वाहित्रों को लगातार जाम होने और सिस्टम के खराब होने के कारण रोक दिया गया था। अतः इन हुकों पर परंपरागत विधि से कार्गो का कुछ भाग ही उतारा गया।
- (iv) फर्म की सुविधानुसार थोड़े-थोड़े प्रचालन करने से सिस्टम के वास्तविक निष्पादन का पता नहीं चलता।
- (v) सर्वेक्षण रिपोर्ट से पता चलता है कि सिस्टम के दो हुकों से निष्पादन परंपरागत सिस्टम पर काम करने वाले अन्य हुकों पर प्राप्त निष्पादन से कम रहा।
- (vi) जब तक सिस्टम संतोषजनक ढंग से काम न करे तब तक प्रशुल्क पर छूट दिए जाने के प्रस्ताव पर विचार नहीं किया जाना चाहिए।

11. इस मामले में 8 दिसंबर, 2000 को विशाखापटनम में और संयुक्त सुनवाई करने का निर्णय किया गया। एससीसीएल ने मामले के स्थगन की मांग की। परतु संयुक्त सुनवाई निर्धारित समय पर हुई। एससीसीएल को दिल्ली में सुनवाई का मौका देने का फैसला किया गया। 8 दिसंबर, 2000 को निम्नलिखित तथ्य प्रस्तुत किए गए :-

विशाखापटनम पत्तन न्यास

- (i) नियमित बर्थ पर परीक्षण संचालन किया गया और वहाँ भी निष्पादन कम रहा।
- (ii) यदि वे तेजी से कार्गो उतारते हैं तो वे गति समय में कमी करके प्रतिलाभ प्राप्त कर लेते हैं। वे और क्या चाहते हैं?
- (iii) अप्रचालनीय बर्थ का उपयोग करने के आंशिक लाभ का दावा विधिमान्य नहीं है। उन्होंने अप्रचालनीय बर्थ का प्रयोग नहीं किया।

- (iv) भारतीय रेलवे के नियम एवं विनियम लागू नहीं होंगे । पत्तन रेलवे के अपने कोई नियम एवं विनियम नहीं हैं ।
- (v) वैगनों की सुपुर्दगी रेलवे की सुविधा पर होती है । रेलवे को वैगन वापस भेजने से पहले सात प्रचालन पूरे करने होते हैं । लदान/उतराई तो उन्हीं में से दो प्रचालन हैं ।
- (vi) प्रयोक्ताओं के लिए कुछ निशुल्क समय (पॉच से नो घंटे) उपलब्ध है परंतु पत्तन के लिए सात प्रचालनों के लिए 36/28 घंटे का निशुल्क समय उपलब्ध है । इसके बाद विलंब शुल्क लागू होगा ।
- (vii) विलंब शुल्क में छूट देना पूरी तरह पत्तन के विवेक पर निर्भर है । इसमें खतरे हैं । हम इतना असुरक्षित नहीं होना चाहते ।

विशाखापटनम वाणिज्य एवं उद्योग मंडल

- (i) प्रशुल्क निर्धारित दर पर होगा और मात्रा, गति तथा अनुत्पादक परिसंपत्तियों के प्रयोग के लिए प्रोत्साहन दिए जा सकते हैं । यदि नये-नये परिवर्तनों को प्रोत्साहन देने के लिए रियायत दी जाती है तो उसकी मात्रा एवं अवधि को परिभाषित करना आवश्यक होगा । यह हमेशा के लिए नहीं हो सकता ।
- (ii) रियायतें कथित प्रशुल्क का हिस्सा होनी चाहिए और उनमें तदर्थ कुछ नहीं होना चाहिए ।
- (iii) आंतरिक बंदरगाह दरें बाहरी बंदरगाह के लिए तलछट (10.7 मीटर) के आधार पर लागू की जा सकती हैं ।
- (iv) आईएनएसए ऐसी संस्थापनाओं के लिए किसी भी समेकित प्रभार की मंजूरी का विरोध करता है ।

12. एससीसीएल ने वीपीटी के अभिमतों पर अपने द्वारा निष्पादित प्रचालनों के बारे में और टिप्पणियों प्रस्तुत की है । उसने अपनी पहली टिप्पणियों को दुहराने के अलावा निम्नलिखित बातें कही हैं :-

- (i) परीक्षण अयस्क बर्थ पर नहीं किया गया क्योंकि कोई भी प्राप्तकर्ता प्रशुल्क को अंतिम रूप दिए बिना जहाज को अयस्क बर्थ पर नहीं लाना चाहता था ।
- (ii) इसमें कुछ छोटी-मोटी प्रारंभिक समस्या हो सकती है क्योंकि इसकी संकल्पना नई और अभिनव है । जैसे-जैसे और जितने अधिक कार्गो का प्रहस्तन किया जाएगा वैसे-वैसे समस्या दूर होती जाएगी और सिस्टम पर प्रचालन पूरी तरह आसान हो जाएगा ।
- (iii) यह सिस्टम मुख्य रूप से एक या दो ऐसी चल क्रेनों से प्रचालन करने के लिए बनाया गया है जिसका प्रयोग परीक्षण प्रचालनों में इसलिए नहीं किया गया था क्योंकि कोई भी प्राप्तकर्ता प्रशुल्क का निर्धारण किए जाने तक गियर रहित जहाज लाने के लिए तैयार नहीं था ।
- (iv) सभी प्रकार के कार्गो के लिए सामान्य बर्थों में सिस्टम का उपयोग करने के लिए किसी प्रशुल्क रियायत की आवश्यकता नहीं है । प्राप्त उत्पादकता से जुड़ा सुगठित समेकित प्रशुल्क निर्धारित किया जाए ।
- (v) यह स्पष्ट करना होगा कि क्या यानांतरण के लिए लागू समेकित प्रशुल्क उस स्थिति में लागू होगा जब छोटा जहाज/बजरा बड़े आधार जहाज के साथ-साथ उपलब्ध न हो और कार्गो को उतार कर आगे परिवहन के लिए छोटे आधारित जहाज और / या बजरे में उसका फिर से अलग-अलग लदान करना हो ।

13. निर्णय के अनुसार 15 फरवरी, 2001 को नई दिल्ली में एससीसीएल के लिए अलग सुनवाई की अनुमति दी गई । वीपीटी को भी सुनवाई में भाग लेने के लिए आमंत्रित किया गया था । संयुक्त सुनवाई में निम्नलिखित नियेवन प्रस्तुत किए गए :-

मैसर्स शरत घटर्जी एण्ड कंपनी प्रा० लि० (एससीसीएल)

- (i) यह नया सिस्टम है । प्रारंभ में कुछ समस्याएं हो सकती हैं । मूल्यांकन करते समय कृपया इस बात को ध्यान में रखें ।
- (ii) हमने सामान्य कार्गो बर्थ पर परीक्षण किया है । परिणाम अच्छे रहे हैं ।
- (iii) हम सक्षिप्ती नहीं मांग रहे । हम नये प्रचालन के लिए समेकित प्रभार चाहते हैं ।

(iv) हम अयस्क बर्थ पर प्राथमिकता की मांग नहीं कर रहे। लौह अयस्क को हमेशा प्राथमिकता मिलेगी। चीन के लिए निर्यात का विकल्प चुनने के बावजूद बर्थ लंबे समय से खाली है। हम तो केवल मंदी के (खाली) समय का उपयोग करना चाहते हैं।

(v) वीपीटी की अपनी रिपोर्ट में यातायात में 9.5% की वृद्धि दर्शाई गई है। वे कैसे कह सकते हैं कि यातायात में कोई अतिरिक्त वृद्धि नहीं हुई।

(vi) यह अयस्क बर्थ गहरी तलछट बर्थ है। हमारे नये सिस्टम से अधिक बड़े आधार जहाज आ सकते हैं और उसका लाभ सभी पार्टियों को मिल सकता है।

(vii) हमें ईटीए मामले से शिक्षा मिली है। हमने अपनी त्रुटियों को दूर कर लिया है।

(viii) इस सिस्टम को प्रहस्तन गियर के रूप में देखा जा सकता है। हम दूसरी बर्थों पर किसी रियायत की मांग नहीं कर रहे। हम केवल उसी स्थिति में रियायतों की मांग कर रहे हैं जब हम कार्गो उतारने के लिए अप्रचालनीय अयस्क बर्थ का प्रयोग करते हैं।

(ix) महत्वपूर्ण बात यह है कि अयस्क बर्थों के लिए जहाज संबंधी प्रभार अन्य बर्थों के प्रभारों की तुलना में काफी अधिक हैं अतः यदि हम अयस्क बर्थ को अधिक प्रचालनीय बनाते हैं तो इसका लाभ वीपीटी को मिलेगा।

(x) परीक्षण प्रचालन अयस्क बर्थों पर नहीं किए गए क्योंकि प्रयोक्ता महंगे बर्थों पर परीक्षण के लिए अधिक भुगतान करने के लिए इच्छुक नहीं थे। यदि विशेष दर निर्धारित कर दी जाए तो हम वहाँ परीक्षण कर सकते हैं।

(xi) वाहित्र सिस्टम का डिजाइन अच्छा बना हुआ है। यह केवल निर्धारित क्षेत्र को ही घेरेगा और उसी के भीतर प्रचालन करेगा। अयस्क लदान में कोई बाधा नहीं होगी।

(xii) हमने यह सिद्ध कर दिया है कि सिस्टम कार्य करने में सक्षम है। हम केवल दक्षता पैरामीटर सिद्ध करने में समर्थ नहीं हो पाए हैं। महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण दक्षता पैरामीटर निर्धारित कर सकता है और आवश्यक होने पर ग्रेडीकूट दरों का मान निर्धारित कर सकता है।

(xiii) वीपीटी ने आधुनिकीकरण के लिए निवेश किया है। परंतु यह अधिक प्रतिस्पर्द्ध के रास्ते की रुकावट नहीं बनना चाहिए। हमें उनके साथ प्रतिस्पर्द्ध करनी चाहिए और प्रयोक्ता को लाभ पहुँचाना चाहिए।

(xiv) इसमें कोई सदेह नहीं कि हम तो बिचौलिए हैं। हम तो केवल प्रहस्तनकर्ता एजेंट हैं। इस सिस्टम में हमारे निवेश करने से किसी को आपत्ति क्यों होमी चाहिए। आखिरकार केवल सेवा प्रदाता को ही इन सुविधाओं की व्यवस्था करनी होती है।

विशाखापट्टनम पत्तन न्यास (वीपीटी)

(i) वाहित्र सिस्टम मूलतः प्रहस्तन एजेंट का एक प्रकार का गियर है।

(ii) एससीसीएल की ईटीए से तुलना नहीं की जा सकती। ईटीए सद्यः प्रवर्तित प्रचालन ठेका है। एससीसीएल वीपीटी में केवल प्रहस्तन एजेंट है।

(iii) अयस्क बर्थ में प्रथम प्राथमिकता लौह अयस्क को दी जाएगी, दूसरी प्राथमिकता तेल यानांतरण को दी जाएगी और एससीसीएल को केवल तीसरी प्राथमिकता ही मिलेगी।

(iv) जिस समय लौह अयस्क का लदान किया जा रहा होता है उस समय लदान में बाधा डाले बिना अयस्क बर्थ 2 में प्रचालन नहीं किया जा सकता।

(v) हम कई नई क्रेनों के आधुनिकीकरण पर 100 करोड़ रु. खर्च कर रहे हैं और 12000 मी.ट. प्रतिदिन कार्गो उतारने में समर्थ हो जाएंगे। एससीसीएल ने भी ऐसा ही किया है।

(vi) हमारे 1,00,000 मी.ट. जहाजों के अनुसुल्प बाहरी बंदरगाह में सामान्य कार्गो बर्थ पर दो हैवी ड्यूटी (33 मीटर) ग्रैब अनलोडर लगाए जाने की सम्भावना है। इस दृष्टि से एससीसीएल का काम नया कैसे है?

(vii) जीसीबी में एससीसीएल के परीक्षण में निष्पादन सामान्य निष्पादन से भी कम रहा। फिर लाभ कहाँ हुआ?

- (viii) हमारी आधुनिकीकरण स्कीमों से पत्तन पर कोई भीड़ भाड़ नहीं होगी । रिशायती दर पर नई संस्थापनाओं के लिए कोई विशेष आकर्षण नहीं है ।
- (ix) एससीसीएल केवल प्रहस्त एजेट है । वे कौन-रा अतिरिक्त कार्गा लाएंगे । यदि वे अतिरिक्त यातायात का स्पष्ट आश्वासन देते हैं तो हम विचार कर सकते हैं ।
- (x) कोई विशेष लाभ न होने से हम इस नये सिस्टम के पक्ष में नहीं हैं ।
- (xi) जिस समय कार्गा प्रहस्तन प्रचालन चल रहा होगा उस समय हम एससीसीएल द्वारा अपने सिस्टम को लगाने में हमारे स्थान का उपयोग करने के लिए उनसे कोई प्रभार वसूल नहीं करेंगे क्योंकि यह उनके प्रहस्तन गियर का ही भाग है ।

14. संयुक्त सुनवाई के दौरान, एससीसीएल ने राष्ट्रीय इस्पात निगम लिंग (वीएसपी) को उनकी आपत्तियों के संदर्भ में अपना उत्तर प्रस्तुत किया । एससीसीएल ने अपनी पूर्व टिप्पणियों को दुहराते हुए पुनः लिखित निवेदन भी प्रस्तुत किए जिनका सार इस प्रकार है :-

- (i) वह विभिन्न प्रकार के कार्गो के लिए पत्तन के सामान्य निर्धारित प्रशुल्क पर कार्गो घाटभाड़े का भुगतान करने के लिए तैयार है । परंतु उसे उसी स्थिति में कम घाटभाड़े का लाभ दिया जा सकता है जब कभी वह कार्गो को एक जहाज से दूसरे जहाज पर अंतरित करे और / या जब कभी पत्तन पर लदान किए गए कार्गो का आगे भेजने के लिए किसी भिन्न पत्तन पर किसी अन्य बजरे में फिर से उसका लदान किया जाए ।
- (ii) वह विशाखापटनम को परेषित कार्गो को अयस्क बर्थ पर उसके सिस्टम पर उतारने वाले जहाजों के लिए निर्धारित किराये का 25% भुगतान करने के लिए सहमत हैं । अयस्क बर्थों पर चूंकि कोई तटीय क्रेन सुविधा नहीं है और सामान्यतया वह कार्गो उतारने के लिए अप्रचालनीय बर्थ हैं अतः उसके सिस्टम से बेकार पड़ी क्षमता का लाभकारी उपयोग किया जा सकेगा और उससे वीपीटी को अतिरिक्त राजस्व की प्राप्ति होगी ।
- (iii) उसके सिस्टम पर प्रहस्तित किए जाने के लिए प्रस्तावित कार्गो वर्तमान में 15001 से 30,000 जीआरटी वाले जहाजों में पहुंचता है अतः बर्थ किराया 15001 से 30,000 जीआरटी वाले जहाजों के लिए निर्धारित स्लैब के आधार पर वसूल किया जाए ।
- (iv) जहाँ तक पायलट प्रभार और पत्तन देयों का संबंध है, एससीसीएल को कार्गो के यानातरण के लिए जहाजों पर लागू प्रभारों के समान ही समेकित प्रभारों का लाभ दिया जाएगा क्योंकि उसके द्वारा दी जाने वाली सेवाएं पूरी तरह यानातरण जहाजों को दी जा रही सेवाओं के समान हैं । इन यानातरण जहाजों को भी वर्तमान में अयस्क बर्थ में ही लगाया जाता है ।
- (v) यानातरण के और उनके तट आधारित सिस्टम पर कार्गो उतारने इन दोनों के एक साथ प्रचालन के मामले में प्रशुल्क का निर्धारण जहाज द्वारा यहन की गई मात्रा पर आधारित प्रति मीट्रिक टन के आधार पर किया जाए ।

15. यह प्राधिकरण अपने 22 अगस्त, 97 के घल क्रेन द्वारा निष्पादित उत्तराई प्रधालनों के लिए बड़े आधार जहाजों पर समेकित प्रभारों का निर्धारण करने के संबंध में पूर्व आदेश पर पुनर्विचार करके 16 मई 2001 को पहले ही एक आदेश पारित कर चुका है । शुष्क बल्क कार्गो के यानातरण के लिए संशोधित दरों को वीपीटी के प्रस्ताव के अनुसार अनुमोदित कर दिया गया था । संशोधित दर को अनुमोदित करते समय प्राधिकरण ने यह आदेश दिया था कि संशोधित दरें ईटीए (दुबई) के मामले सहित शुष्क बल्क कार्गो के यानातरण प्रधालन के सभी मामलों पर लागू होंगी ; और संशोधित दरें 22 अगस्त, 97 के पूर्व आदेश में निर्धारित समेकित प्रभार के स्थान पर लागू होंगी ।

16. इस मामले की कार्यवाही के दौरान एकत्र की गई समग्र सूचना के संदर्भ में, और संयुक्त सुनवाई में दिए गए तर्कों को ध्यान में रखकर निम्नलिखित स्थिति स्पष्ट होती है :-

- (i) एससीसीएल ने प्राधिकरण की 'अभिनव सिस्टमों' को प्रोत्साहित करने के बारे में कथित स्थिति के परिवेष्य में नया कार्गो प्रहस्तन सिस्टम लगाने का प्रस्ताव प्रस्तुत किया है ।
- (ii) प्रस्तावित सिस्टम में एक घल क्रेन (अतिरिक्त प्रधालनों के लिए) और एक वाहिंग बेल्ट सिस्टम (तट आधारित प्रहस्तन के लिए) होगा । दोनों या तो स्थितंत्र रूप से या आगे-पीछे प्रधालित होंगे ।

चल क्रेन का निर्माण अभी किया जा रहा है । परंतु वाहिनी बेल्ट सिस्टम तैयार है और उसका परीक्षण प्रचालन भी किया गया है हालांकि यह अभी संतोषजनक नहीं रहा है ।

(iii) (क) एससीसीएल ने इस बात पर जोर दिया है कि यह इस दृष्टि से नया होगा कि यह एक अप्रचालनीय बर्थ को प्रचालनीय बना देगा । बाहरी बंदरगाह में अयस्क बर्थ का निर्माण लौह अयस्क के निर्यात के लिए किया गया है । एससीसीएल का दावा है कि वह अपने (नये) एमसीएचएस से अयस्क बर्थ को आयात के लिए (भी) प्रचालनीय बना देगा ।

(ख) एससीसीएल ने इस स्थिति को स्वीकार किया है कि अयस्क बर्थ में पहली प्राथमिकता लौह अयस्क को दी जाएगी, दूसरी प्राथमिकता "तेल यानांतरण" को दी जाएगी और उसके कार्गो को केवल तीसरी प्राथमिकता ही दी जाएगी ।

(ग) एससीसीएल ने इस स्थिति को भी स्वीकार किया है कि अयस्क बर्थ-। और अयस्क बर्थ-॥ को धरने के संबंध में विशेष प्रचालन मार्ग निर्देश हैं जिनके अनुसार कथित स्थितियों में एक या दूसरी बर्थ का खाली होना अनिवार्य है ।

(घ) एससीसीएल ने विशेष रूप से वीपीटी की इन शर्तों को स्वीकार किया है कि उसके एमसीएचएस प्रचालन से -

- उनके संस्थापनों में कोई बाधा नहीं पड़ेगी ;
- सुरक्षा को कोई खतरा नहीं होगा ;
- अन्य यातायात में रुकावट नहीं आएगी ; और
- राजस्व की हानि नहीं होगी ।

(iv) अन्य कथित लाभों के अलावा सबसे अधिक महत्वपूर्ण अतिरिक्त लाभ यह होगा कि बड़े आकार के (अर्थात् केप साइज के) जहाज वीपीटी पर आ सकेंगे जो अन्यथा नहीं आ पाते हैं । उसकी चल क्रेन के उपयोग के लिए ईटीए (दुबई) द्वारा किए गए परीक्षण प्रचालनों के मामले में ऐसा हुआ भी है ।

(v) (क) यदि अतिरिक्त यातायात हो और यदि एससीसीएल सिस्टम दक्षतापूर्वक प्रचालित किया जाए तो इससे पत्तन द्वारा कोई निवेश न करने पर भी अतिरिक्त राजस्व की प्राप्ति तो होगी ही, साथ ही पत्तन पर भीड़-भाड़ भी नहीं होगी । परंतु इस सुखद स्थिति का समर्थन करने से पहले उपर्युक्त पैराग्राफ 16(iii) (क) में सूचीबद्ध स्थितियों का भी समाधान करना होगा । इस मामले में इस पहलू पर जोर देना इसलिए आवश्यक है क्योंकि सिस्टम की घटक यूनिटों में से एक यूनिट (अर्थात् चल क्रेन) अभी भी तैयार नहीं है और दूसरी घटक यूनिट ने (अर्थात् वाहिनी बेल्ट सिस्टम जो) भी अभी अपनी क्षमताओं का पूरा प्रदर्शन नहीं किया है ।

(ख) जैसा कि पहले कहा गया है, वाहिनी बेल्ट सिस्टम का अभी तक यथोचित परीक्षण प्रचालन नहीं हुआ है । इसका परीक्षण प्रचालन अभी नियमित बर्थ में ही हुआ है अयस्क बर्थ में नहीं । इस परीक्षण प्रचालन में भी निम्नलिखित समस्याओं का पता चला :-

- लगातार जाम लगने और कई खराबियाँ आने जैसी हार्डवेयर संबंधी समस्याएं;
- जहाज में उपलब्ध चार हुकों में से दो हुकों का उपयोग करने की क्षमता जैसी प्रहस्तन संबंधी समस्याएं;
- बिखाराव होने से प्रदूषण एवं पर्यावरण संबंधी खतरे;
- निष्पादन का इस दृष्टि के निकृष्ट मानक कि परंपरागत विधि में प्रचालित (अन्य) दो हुक एमसीएचएस द्वारा प्रचालित दो हुकों की तुलना में अधिक निष्पादन कर सकते हैं,
- उत्तराई स्थल पर कार्गो का संग्रह जिससे निष्कासन प्रणाली को सीमा के कारण भीड़-भाड़ होता ;
- रेलवे संबंधी अनिश्चितताओं (जैसे वैगनों की उपलब्धता) के कारण निष्कासन प्रणाली की बदतर स्थिति ।

इस परिएक्ष्य में यह मानना होगा कि भले ही एससीसीएल के निष्पादन मानक में सुधार हुआ है परंतु इसका समग्र प्रभाव अभी भी सिस्टम की उपर्युक्त सीमाओं के कारण व्यर्थ हो जाएगा ।

(ग) एससीसीएल ने यह टिप्पणी करते हुए अपने परीक्षण प्रचालन में कमियों के बारे में स्पष्टीकरण देने का प्रयास किया है कि उसके प्रचालनों के लिए विशेष समेकित प्रशुल्क न होने से प्रयोक्ता अयस्क बर्थ पर कार्गो के प्रहस्तन के लिए बड़े साइज के जहाजों को लाने के लिए इसलिए तैयार नहीं है क्योंकि वहाँ उन्हें जहाज संबंधी प्रभारों का अधिक भुगतान करना पड़ेगा । स्पष्ट है कि यह स्पष्टीकरण इस कारण से तर्कसंगत नहीं है कि नये सिस्टम का प्रचार करने वाले प्रचालक को उसकी व्यवहार्यता एवं दस्ता का प्रदर्शन करने के तरीके स्वयं दृढ़ने होंगे ; वह परीक्षणात्मक प्रचालनों एवं परीक्षण प्रचालनों के लिए प्राधिकरण से प्रशुल्क निर्धारित करने की अपेक्षा नहीं कर सकता या पत्तन से इस स्थिति को स्वीकार करने की अपेक्षा नहीं कर सकता ।

(घ) इसी प्रकार एससीसीएल ने यातायात के गारंटित स्तरों की कमी के बारे में आलोचना को यह कहकर दूर करने का प्रयास किया है कि 'वर्ध आरक्षण' के अभाव में ऐसी गारंटी संभव नहीं है । इसमें मुख्य अभिप्राय संभवतः यह है कि प्राधिकरण को वीपीटी से प्रचालन के परीक्षण चरण के लिए 'पैकेज' तैयार करने के लिए कहना चाहिए । उनका यह प्रस्ताव भी युक्तिसंगत नहीं है । एससीसीएल को अपने लिए आवश्यक कार्रवाई करने की बात प्राधिकरण पर छोड़ने के बजाय सभी मुद्दों को सुलझाने के लिए आधारभूत ठोस कार्य स्वयं ही करना होगा ।

(ङ.) गारंटी की बात करके एससीसीएल निष्पादन मानकों के बारे में गारंटी देने और कम निष्पादन होने पर शास्ति (दंड) स्वीकार करने के लिए सहमत हो गया है । हालांकि प्रस्ताव में उल्लिखित मानक वाहिन बेल्ट सिस्टम के लिए 10,000 मी.ट. प्रतिदिन और चल क्रेन के लिए 15,000 मी.ट. प्रतिदिन है, तथापि इस परिएक्ष्य में एससीसीएल ने क्रमशः केवल 8,000 मी.ट. प्रतिदिन और 12,000 मी.ट. प्रतिदिन का ही आश्वासन दिया है । निष्पादन मानकों में इतनी अधिक कमी को स्वीकार करना कठिन है । जैसा कि आईएनएसए ने बिल्कुल सही कहा है कि 8,000 मी.ट. प्रतिदिन के निष्पादन स्तर के बारे में बात करने का कोई लाभ नहीं है । जबकि वीपीटी स्वयं किए जा रहे नए निवेशों से अधिक निष्पादन कर सकता है ।

(vi) (क) एससीसीएल ने एमसीएचएस के बारे में अपना प्रस्ताव तीन पहलुओं से प्रस्तुत किया है :-

- चल क्रेन से अतिरिक्त प्रचालन ;
- वाहिन बेल्ट सिस्टम से तट आधारित प्रहस्तन ; और
- दोनों से संयुक्त प्रचालन ।

(ख) एससीसीएल ने ईटीए (दुबई) के लिए निर्धारित विशेष यानांतरण मॉडल का उद्धरण देते हुए अपने चल क्रेन प्रचालनों के लिए विशेष समेकित प्रशुल्क के लिए अनुरोध किया है । यहाँ यह उल्लेख करना संगत होगा कि ईटीए (दुबई) का उदाहरण इस दृष्टि से कुछ पुराना लगता है कि प्राधिकरण ने ईटीए (दुबई) के पक्ष में अपने पूर्व निर्धारण के अधिक्रमण में वीपीटी द्वारा प्रस्तावित शुष्क बल्क कार्गो के यानांतरण के लिए 'सामान्य दरें' निर्धारित की है । दूसरे शब्दों में, 'सामान्य दरें' (और संबद्ध शर्ती) एससीसीएल की चल क्रेन जब भी तैयार हो जाएगी और चालू हो जाएगी, उसका प्रयोग करने वाले यानांतरण प्रचालन पर भी लागू होगी केवल एससीसीएल के लिए दरों (और शर्ती) का प्रथक से निर्धारण करने की आवश्यकता नहीं होगी । संयुक्त सुनवाई में सबसे महत्वपूर्ण बात यह हुई कि वीपीटी और कई प्रयोक्ताओं ने 'विशेष व्यवस्थाओं' के विरुद्ध तर्क दिया और बेहतर निष्पादन के लिए रियायत देते हुए सामान्य दरों की वकालत की ।

(ग) एससीसीएल ने अपने वाहिन बेल्ट सिस्टम के लिए (भी) विशेष समेकित प्रभार के लिए अनुरोध किया । तर्क यह है कि वह कार्गो के प्रहस्तन को 10,000 मी.ट. प्रतिदिन तक बढ़ा सकता है जिससे जहाजों के गति समय में कमी आएगी और उसके परिणामस्वरूप वीपीटी अपने अयस्क बर्थ के उपयोग को अधिक से अधिक बढ़ा सकेगा । इस परिएक्ष्य में स्वीकार करने योग्य मुख्य बात यह होगी कि वाहिन बेल्ट सिस्टम 'तट आधारित प्रहस्तन' करता है और इसलिए

यानांतरण प्रचालनों के लिए उपलब्ध रियायतें नहीं दी जा सकतीं ; वास्तव में यह कुछ-कुछ विचारणीय तर्क है कि जिस कार्गो का बाद मे दूसरे पत्तनों में जाने के लिए बजरों पर लदान किया जाता है कम से कम इस कार्गो को तो 'यानांतरण' माना ही जाना चाहिए ।

उपर्युक्त भूल भिन्नता के अलावा, विशेष रूप से विचारणीय इस सिस्टम के दावे को वीपीटी द्वारा तथा आईएनएसए, वीसीसीआई और एससीसीआई जैसे अन्य प्रयोक्ताओं द्वारा अन्य बातों के संबंध में भी चुनौती दी गई है । यह तर्क दिया गया है कि चल क्रेनों के मामले में जहाँ छोटे आधारित जहाजों के प्रचालन से अतिरिक्त राजस्व की प्राप्ति होती है, वहीं इस मामले में ऐसी कोई प्राप्ति नहीं होती । इसके विपरीत आतंरिक बंदरगाह यातायात के बाहरी बंदरगाह पर अतंरित होने की सम्भावना के कारण राजस्व की हानि ही हो सकती है ; सिस्टम की व्यवहार्यता/दक्षता का प्रदर्शन नहीं किया गया है ; और उपर्युक्त पैराग्राफ 16(v) (ख) मे बताए अनुसार हर स्थिति में उसकी क्षमता सिस्टम की सीमाओं के कारण बाधित होगी । इस ठोस वास्तविकता को देखते हुए इस मामले मे रियायत देने के लिए किसी विशेष बात को उचित ठहराना मुश्किल होगा ।

(घ) एससीसीएल ने चल क्रेन और वाहित्र बेल्ट के संयुक्त प्रचालनों के पहलू पर भी विशेष रूप से विचार करने का अनुरोध किया है । वीपीटी ने इस प्रस्ताव को पूरी तरह दुकरा दिया । उसका कहना यह है कि जब वाहित्र बेल्ट सिस्टम के स्वतंत्र प्रचालन के लिए कोई विशेष विचार नहीं हो सकता तो फिर 'संयुक्त प्रचालन' के बारे में कोई विचार करो किया जा सकता है ? इस तर्फ का खंडन करना मुश्किल होगा । यह भी उल्लेखनीय है कि 'संयुक्त प्रचालन' को स्वीकार करने से रियायत के दुरुपयोग की सम्भावनाओं का द्वार खुल सकता है । चल क्रेन के नाम मात्र के प्रचालन के आधार पर रियायत वाहित्र बेल्ट सिस्टम के समूचे प्रचालन पर अंतरित की जा सकती है जिससे वाहित्र बेल्ट सिस्टम द्वारा 'तट आधारित प्रहस्तन' पर विशेष विचार न करने की बात स्वीकार करने के बारे मे 16(v) (ग) मे उल्लिखित निर्णय निष्प्रभावी हो जाएगा ।

(vii) वीपीटी ने 2002 तक ४४ नये वर्थ, 14 उच्चतर क्षमता वाली क्रेने और 2 ग्रेव अनलोडर लगाने के लिए 100 करोड़ ८० खर्च किए हैं । इस सबके परिणामस्वरूप, उत्पादकता में काफी वृद्धि होगी । यही कारण है कि वीपीटी और कई प्रयोक्ताओं ने जेरा कि इस बात पर जोर दिया है कि कार्गो के 'तट आधारित प्रहस्तन' के लिए एससीसीएल के वाहित्र बेल्ट रिस्टम (पूर्व मे चर्चा की गई सभी फॉमियो सहित) पर कोई विशेष विचार नहीं किया जा सकता । इसके अलावा जैसा कि कई प्रयोक्ताओं ने जोर भी दिया है कि इस प्ररताव को एससीसीएल ने बिना किसी विशिष्ट प्राक्कलन के बहुत ही सामान्य शब्दों मे अभिव्यक्त किया है, जबकि एससीसीएल ही एकमात्र प्रहस्तन एजेंट है जिसका यातायात की मात्रा पर कोई नियंत्रण नहीं है । प्रस्ताव के इस मूल्यांकन से कोई खास परिणाम सामने नहीं आएगा । एससीसीएल को अपना आधारभूत कार्य और अधिक सख्ती से करना होगा और अपने प्रस्ताव का और अधिक पिण्डितता के साथ तैयार करना होगा ।

इससे भी महत्वपूर्ण बात यह है कि वीपीटी ने 'स्लूट' दने पर पिण्डार करो का प्रस्ताव किया है बशर्ते एससीसीएल अतिरिक्त यातायात के लिए स्पष्ट आश्यासन दे ।

(viii) एससीसीएल ने अपने प्रस्ताव के समर्थन मे यह दिखान का प्रयाश किया है कि उसके एमसीएचएस को अपनाने से वीपीटी को 4.5 करोड़ ८० का अतिरिक्त राजस्व प्राप्त होगा । वीपीटी ने इस दावे का विरोध आगे परिकलन मे यह दिखाकर किया है कि उसे 2.5 करोड़ ८० की नियल हानि होगी । इस संबंध मे लागत के बारे मे कुछ कहने की आवश्यकता नहीं है क्योंकि सभी परिकलन परिकल्पनाओं पर आधारित हैं तरफांगत आकलनों पर नहीं, और हमारे रामने एक दूसरे की विरोधी परिकल्पनाएं हैं । अतः इस परिणेश्य में यह स्वीकार करना पड़ेगा कि इस तरह के मामलों में अपनी बातों को प्रमाणित करने का दागित्य प्रस्ताव प्रस्तुत करने वाली पार्टी पर होता है (इस मामले मे, एससीसीएल पर है) ।

यदि परिकल्पनाओं की बात करें तो एससीसीएल की ६.२५ लाख मीट के भ्रतिभित्ति यातायात के बारे मे यह परिकल्पना हाल की प्रवृत्तियों के अनुरूप नहीं है ; मर्दी के समय मे परं

अपेक्षाकृत खाली रहती है। अतः वीपीटी ने एससीसीएल की इस परिकल्पना को मनगढ़त कहा इसमें आश्चर्य की कोई बात नहीं है।

(ix) वीपीटी के अतिरिक्त क्षमता के संस्थापनों में किए जा रहे निवेशों के बारे में दिए गए तर्कों के प्रत्युत्तर में एससीसीएल ने पत्तन न्यास के साथ प्रतिस्पर्द्धा करने के लिए इसी प्रकार के निवेश करने वाले अन्य प्रयोक्ताओं के बारे में सही मुहा उठाया है। परंतु इस मामले की खामी यह है कि एससीसीएल के निवेश विशेष व्यवस्था के निर्धारण पर पूर्वानुमानित हैं। और उसका प्रस्ताव जैसा कि उपर्युक्त पैराग्राफ 16(vii) में कहा गया है, अस्पष्ट है और विशेष विचार करने की बात सामान्य शब्दों में अभिव्यक्त की गई है। एससीसीएल को अपना प्रस्ताव और अधिक विशिष्टता तथा सिस्टम की प्रमाणित व्यवहार्यता के आधार पर तैयार करना होगा। प्राधिकरण से यह अपेक्षा नहीं की जा सकती कि वह विवरणों का आकलन करे और कमियों को दूर करे।

(x) ईटीए (दुबई) और एससीसीएल द्वारा लगाए गए सिस्टमों की एकाधिकारवादी स्वरूप पर टिपणियाँ की गई हैं। इस संबंध में यह मांग की गई है कि उनके द्वारा विशेष विचार किए जाने से होने वाले दुरुपयोग को रोकने के लिए उनकी दरों को भी नियमित किया जाए। जैसा कि प्राधिकरण को ज्ञात है कि ईटीए (दुबई) द्वारा प्रभारित दरों को वास्तव में महानिदेशक (जहाजरानी) ने इसी प्रकार विनियमित किया है। एससीसीएल ने भी महानिदेशक (जहाजरानी) द्वारा या प्राधिकरण द्वारा दरों को इसी प्रकार विनियमित करवाने के लिए प्रस्तुत करने का प्रयास किया है। महानिदेशक (जहाजरानी) चूंकि इस मामले की जाँच ईटीए (दुबई) के संदर्भ में एकबार पहले ही कर चुके हैं अतः शेष सुविधा भी महानिदेशक (जहाजरानी) द्वारा एससीसीएल के लिए भी दरें निर्धारित करने के पक्ष में दिखाई देती हैं।

18. परिणामस्वरूप, और ऊपर दिए गए तर्कों तथा समग्र विचार-विमर्श के आधार पर यह प्राधिकरण निम्नलिखित निर्णय करता है :-

(i) एससीसीएल की चल क्रेन को (जब यह तैयार होकर चालू हो जाएगी) प्राधिकरण के 16 मई, 2001 के आदेश द्वारा किए गए सामान्य निर्धारण के अनुसार विनियमित किया जाएगा।

(ii) एससीसीएल के अपने वाहिन बेल्ट सिस्टम के लिए विशेष दर निर्धारित किए जाने के अनुरोध को इस आधार पर बर्खास्त किया जाता है कि यह तट आधारित प्रचालन है यानांतरण प्रचालन नहीं। इसी प्रकार उसके इस अनुपूरक अनुरोध के भी कि बाद में अन्य पत्तनों पर जाने के लिए बजरों में फिर लदान किए जाने वाले कार्गो को तो कम से कम यानांतरण प्रचालन माना जाए, बर्खास्त किया जाता है।

(iii) उपर्युक्त (ii) मे दिए गए निर्णय के प्रकाश में 'संयुक्त प्रचालन' के लिए विशेष समेकित दर निर्धारित करने के अनुरोध को भी बर्खास्त किया जाता है।

(iv) एससीसीएल को सुझाव दिया जाता है कि वह यदि बेहतर निष्पादन के लिए रियायतों के संबंध में वीपीटी के प्रस्ताव का अनुसरण करना चाहता है तो वह अपेक्षाकृत अधिक विशिष्टता, प्रमाणित व्यवहार्यता और अतिरिक्त यातायात के बारे में स्पष्ट आश्वासनों का विवरण देते हुए एक नया प्रस्ताव तैयार करें।

एस. सत्यम, अध्यक्ष

[सं. विज्ञापन/III/IV/143/2001/असाधारण]

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

NOTIFICATION

New Delhi, the 19th July, 2001

No. TAMP/82/99-VPT.—In exercise of the powers conferred by Sections 48, 49 and 50 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of a representation submitted by M/s. Sarat Chatterjee and Co. (VSP) Pvt. Limited for a special consolidated charge for dry bulk cargo handling using a floating crane and a conveyor belt system jointly at the Visakhapatnam Port Trust as in the Order appended hereto.

SCHEDULE

Case No. TAMP/82/99-VPT

M/s. Sarat Chatterjee & Co. (VSP) Pvt. Limited ...

Applicant

Vs

The Visakhapatnam Port Trust (VPT) ...

Respondent

ORDER

(Passed on this 28th day of June 2001)

M/s. Sarat Chatterjee & Co. Pvt. Limited (SCCL) have reportedly developed and stationed a Mobile Cargo Handling System (MCHS) for the benefit of large vessels discharging dry bulk cargoes at the ore berth of the Visakhapatnam Port Trust (VPT) outer harbour. The SCCL has claimed that this system, in conjunction with a floating crane being built by it, will enable discharge of bulk cargoes from large vessels efficiently and economically.

2.1. The SCCL has sent a representation to introduce a consolidated charge at the VPT for the vessels utilising the MCHS developed by it. It has requested to extend the benefit of the consolidated charge for transhipment vessels (fixed by this Authority vide its order dated 22 August 1997) to the vessels utilising the MCHS for discharging cargo.

2.2. The SCCL has made the following points in its representation:

- (i) MCHS is the first of its kind in India and the system can be used with or without floating crane with the ship's gear. The system need not utilise overside operations for discharge of cargoes, but can utilise the Ore Berths of the VPT (used for loading of Iron ore and transhipment of vessels) for loading as well as unloading through its system.
- (ii). A discharge rate of over 10,000 tonnes per day can be achieved with this system for discharge onto conveyors and with a combination of overside discharge onto daughter vessel / barges, the discharge rate can be increased to over 25,000 tonnes per day. Hence optimum utilisation of the system will ensure efficient and congestion free handling of the increased projected traffic at the VPT.
- (iii). The VPT will earn substantial revenues due to increase in the volume of cargo without any additional capital expenditure. The country will also save a lot of foreign exchange.
- (iv). A substantial amount of investment has been made by it without any guaranteed traffic. Also, it will have to incur over Rs.30 lakhs on the vessel related charges alone if the benefit of the consolidated charge is not extended to it. This will make its system financially unviable.
- (v). No infrastructure is to be provided by the VPT to facilitate direct discharge of cargo using its system.

3.1. A copy of the proposal of the SCCL was sent to various port users/representative bodies of port users and the VPT. Comments received from them are summarised below:-

The Tata Iron and Steel Company Limited (TISCO)

Since they do not operate at the VPT for coking coal and limestone, they expressed their lack of interest in the proposal submitted by the SCCL.

The Shipping Corporation of India (SCI)

- (i). The benefit of extension of the consolidated charge (of the lightening operations at the VPT, operated by the ETA (Dubai), can be granted to the cargo handling system developed by the SCCL.
- (ii). The TAMP had already clarified during the joint hearing held on 2 July 1999 that the arrangement shall be available for application to any case of transhipment.

The Steel Authority of India Limited (SAIL)

- (i). The system envisaged by the SCCL will facilitate berthing of cape-size vessels at the ore berth.
- (ii). The system in operation shown by the SSCL has performed satisfactorily and the system, once made fully functional, can serve the intended purpose.
- (iii). As the ore berth is not a traditional berth for discharge of bulk cargo in a regular manner; the innovative system to be put into operation at the ore berth by the SCCL will meet the requirements of the SAIL, subject to its commercial viability.
- (iv). The request of the SCCL may be favourably considered.

M/s. ESSAR Steel Limited (ESSAR)

- (i). The SCCL's innovative system has the following advantages:
 - (a). Use of daughter vessels and barges and hence the utilisation of berths for daughter vessels / barges for unloading onto shore can be avoided.
 - (b). Usage of ports' tugs and pilots for bringing the daughter vessels / barges to the berths can be avoided.
 - (c). The congested berths in the VPT can be avoided.
- (ii). Any innovative method that will augment the port's cargo handling capacity shall be eligible for consolidated charges for transhipment.
- (iii). Handling rate of 10,000 tonnes / day cannot be achieved by conventional methods.

The Indian National Shipowners' Association (INSA)

They do not have any objection if the benefit extended vide the TAMP order dated 22 August 1997 is extended to other Shipowners using similar methodology.

The Vizagapatam Chamber of Commerce and Industry (VCCI)

The VCCI has forwarded a copy of the grievances raised by one of the members of its Managing Committee viz. A.V. Bhanojirow Garuda Pattabhiramayya & Company. (The VCCI has subsequently clarified at the joint hearing that the comments given are not one company's views; they are the Chamber's views.)

The issues raised therein are summarised below:

- (i). Since no additional cargo is guaranteed, there is no justification for reduction in the port charges.
- (ii). The port has built an Iron Ore berth at a considerable cost which must be recovered by them in the normal course.

- (iii). No penalty has been proposed, if the guaranteed discharge rate of 10000 to 25000 tonnes per day is not achieved.
- (iv). The VPT is investing heavily in erecting grab unloading facility at G.C. berth (GCB) for higher throughput of coal which is handled at the GCB/ ETA (Dubai)'s floating crane only. The cargo handling system of the SCCL will, in addition to coal, handle fertilizer, which is a seasonal cargo and arrives at the VPT for 6 months in a year. That being so, the gainful utilisation of the existing berth is not apparent in view of any additional quantities not being proposed.
- (v). The VPT is also building a new berth in the Outer Harbour as well as investing heavily on higher duty cranes in the Inner Harbour which will adequately meet the growing demands of the Port.
- (vi). The benefits of the system to the Port and the users need to be clearly quantified before considering the proposal.

TRANSCHART

TRANSCHART has forwarded the comments offered by the Visakhapatnam Steel Plant (VSP), Rashtriya Ispat Nigam Limited. In its comments, the VSP has made the following points:

- (i). The proposal does not indicate the benefit to the VSP as a charterer if such system is installed in the port and also the amount of port charges that shall be leviable with such system in operation.
- (ii). The proposed discharge rate of over 10,000 MT per day and over 25,000 MT per day with a combination of over-side discharge, does not give the details as to stacking of the cargo in the Outer Harbour and / or evacuation of the same by rail or road. The present rail system available does not permit evacuation at the rates indicated above on daily basis.
- (iii). The scheme does not indicate the lay out of the system from the ore berth upto the discharge point with reference to the existing structures / equipment / facilities duly approved by port authorities.
- (iv). Instances of similar usage of such system for discharge of bulk cargo around the world is not mentioned.
- (v). The system does not indicate the 'escape route' when a single conveyor or number of conveyors in the route either in series or in tandem fails.
- (vi). There is no indication as to who will operate the system. It is presumed that either the port or an agency appointed by the port will operate the system and deliver the cargo at the designated places. Storage space/evacuation facility matching with the discharge shall be provided by the port authorities.
- (vii). The scheme does not indicate the measures to control dust pollution on account of transfer of cargo from one conveyor to the other.
- (viii). Demurrrages / dispatches, if any, will be to the proposers' account who will operate the system and hand over the cargo to the charterers at the designated point on shore.

The ETA (Dubai)

- (i). The system is innovative and, in a way, a simple solution in providing scope for handling of bulk cargoes (in-bound) at the ore berth as this berth does not have a wider wharf-space. This system, however, necessarily requires a wharf to lay the

conveyor system and also a wider dispatch space adjacent to the wharf for clearing of the material from the system.

- (ii). The system can certainly augment the productivity of the wharf area, which otherwise could not be used for import of certain cargoes.
- (iii). The system can assist in effective moving of the cargo from the ore berth to another wider berth / space for handling and clearance.
- (iv). The system proposed is not a Transhipment Operation (ship to ship/barge) but a direct discharge system from a ship to the wharf. Though the system envisages the use of floating crane for handling large gear-less ships, the handling of cargo shall be essentially and always between the ship and the wharf.
- (v). This system must be considered on its own merits. To encourage private participation in the infrastructure development of the port sector in future, it must be accorded some concessions.

Visakhapatnam Port Trust (VPT)

- (i). The port users deploy various mechanical handling equipment on shore for loading and unloading of cargoes and remove them immediately, after the completion of their operations.
- (ii). Permanent conveyer system has already been provided at Ore Berths 1 and 2 for export of iron ore mechanically. Installation of the proposed system should not cause hindrance to the export of Iron Ore operations.
- (iii). The VPT has no objection for installation of the proposed system as long as it is not an obstruction for loading of the Iron Ore mechanically; and, shore based MCHS has to be removed immediately within 8 hours' notice from the ore berth. All the vessel related charges, such as port dues, pilotage and berth charges are required to be paid by all the vessels discharging the cargo through the shore based MCHS as per the notified charges. Since it may not come within the purview of transhipment operations as per TAMP order dated 22 August 1997, the question of applicability of transhipment charges does not arise.

4.1. In response to the observations of A.V. Bhanojirow, Garuda Pattabhiramayya & Co. (AVBGPR), the SCCL has made the following points:

- (i). Its system will enable gainful utilization of the Ore berth, which is generally a non-workable berth for cargoes other than Iron Ore.
- (ii). It has not guaranteed any additional cargo to the VPT as it has not asked any guarantee from the VPT about berth availability.
- (iii). Considerable investment made by the VPT in the Iron Ore berths can be recovered only by full utilization of them. The SCCL proposal is to fully utilise the Ore berths.
- (iv). The SCCL agrees to give performance guarantee and accepts penalty for under performance.
- (v). Increased volume of traffic will take care of the investments made by the VPT in the heavy duty cranes.

4.2. With reference to the comments made by the SAIL, the VSP and the VPT, the SCCL has responded with the following arguments:

- (i). The issues raised by the VSP are technical in nature. The SCCL will give a demonstration of its system to the VSP separately to sort out all technical queries.

- (ii). The VPT's argument that the SCCL operation will not fall under the transhipment operations as envisaged by the TAMP is not correct. The TAMP's Order dated 22 August 1997 needs to be read in conjunction with its Order (letter) dated 19 July 1999 which states that 'Overside operations' will qualify for this special arrangement as transhipment operations, only when such operations are done at a non-workable berth for dry bulk cargo.
- (iii). The MCHS of the SCCL can simultaneously discharge cargo on to the conveyor system as well as into daughter vessel / lighters. The daughter vessels may also carry cargo to other ports.
- (iv). The ETA (Dubai) is also using the Ore berths for its operations.

5.1. A joint hearing in this case was held on 28 January 2000 in Visakhapatnam. At the joint hearing, the following submissions were made:

M/s. Sarat Chatterjee & Co, (VSP) Pvt. Limited

- (i). The system is a combination of floating crane and conveyor. It is mainly for imports; but, it can also be used for exports.
- (ii). There shall be no obstruction to the VPT operations at all. The system shall utilise the ore berths gainfully. The system can easily be dismantled well within 8 hours (we can demonstrate it).
- (iii). Cape size vessels can also start coming in.
- (iv). Even if the conveyor system is not transhipment; give us the same composite rate because we are using a non-workable berth gainfully.
- (v). With the present shore system, 8,000 MT per day can be evacuated and if overside discharge operations are also there, then, 15,000 to 17,000 MT more can also be easily evacuated.
- (vi). We are ready to accept a penalty clause with respect to levels of 8,000 MT on conveyor and 12,000 MT on transhipment.
- (vii). As regards the 'escape route', an arrangement to keep the spare conveyor belts is made which can be replaced in one or two hours (we can demonstrate it).
- (viii). There will be no spillage because the joints are all covered; later on, if necessary, the whole system can be covered.
- (ix). We do not want cross-subsidisation. We do not even want to divert the inner harbour cargo. The VPT can refuse to allow our big vessels if inner harbour berths are vacant.
- (x). We want a composite charge only for vessel-related charges. We do not want any concession on cargo-related charges for cargo going into VPT.

The Visakhapatnam Port Trust

- (i). The innovative systems are welcome. But, exploitation of such operations is causing us loss. This must be avoided.
- (ii). If transhipment concessions are given to the conveyor operations, all the inner harbour traffic will shift to outer harbour. The tariffs will go down by 10 times and the operator will gain that much more. We cannot, therefore, agree to what the applicant wants.
- (iii). When larger vessels come, users are benefited. They must be willing to share that. They cannot expect the VPT to bear all such losses.

- (iv). If inner harbour traffic shifts to outer harbour, our loss will be to the extent of 90% in the tariffs which we cannot absorb.
- (v). The Port Trusts are expected to have an IRR of 12% on their projects. The Government talks of an IRR of 16% on private projects. The SCCL cannot make more than that. The TAMP may go into their investments and scrutinise.
- (vi). We cannot go into a situation of private monopoly. The applicant cannot be allowed to charge whatever he pleases and also takes concessions.

Indian National Shipowners' Association (INSA)

- (i). The SCCL has made the general observations and stated nothing specifically. Let them give projections.
- (ii). (a). The VPT itself is developing facilities at the Outer Harbour General Cargo Berth with Gantry cranes. The points whether adequate traffic to support the new system will be available and sufficient water space for such operations exists or not need to be considered.
 - (b). The implications of development of Gangavaram Port have to be taken into account.
- (iii). For 8,000 MT per day, conveyer system does not qualify for any special consideration. With its new projects, the VPT itself can look forward to 12,000 MT per day.
- (iv). The concession cited must add to the revenue of the VPT. There shall not be any unintended cross-subsidisation. The TAMP must ensure that this does not happen.

Steel Authority of India Limited (SAIL)

- (i). Not long ago, there was a long waiting time at the VPT. It may happen again. We must provide for the outer harbour operations.
- (ii). The new system will help us to charter cape size vessels. This will reduce costs all around.
- (iii). The situation of lack of cargo at the second port of discharge will not happen.
- (iv). The VPT must protect its interests. But, at the same time the VPT must also become competitive. We cannot shut our eyes to this.
- (v). Ore berths 1 and 2 are not conventional berths. In normal system they cannot do even more than 1000 MT per day. Therefore, the ore berths cannot be compared with inner harbour.

Vizagapatam Chamber of Commerce and Industry (VCCI)

- (i). The comments given by us were not one company's views; they were the Chambers' views.
- (ii). Instead of giving benefits to one company, allow the market to decide. Do not give concessions to cargo discharged on berths.

ESSAR

- (i). We support the proposal.
- (ii). In 2 to 3 years our exports will increase to 7 MT.

- (iii). We want to take advantage of the system for the next 2-2½ years after which our imports will cease and we will focus on exports.
- (iv). If we load the cape-size vessels conventionally through lighters, it will become expensive. We have to take advantage of such innovative systems.

The ETA (Dubai) Limited

- (i). Innovative systems must be encouraged.
- (ii). This system of the SCCL cannot be recognised as a transhipment operation.

5.2. It was agreed in the joint hearing that the Chairman of the VPT would hold consultations with the SCCL and the concerned users to explore the possibility of evolving an agreed position on the following issues:

- (i). Cases of transhipment operations will be governed by the same rates as for the ETA's floating crane.
- (ii). Will the shore-based operations (i.e., the conveyor belt system) qualify for any concession; and, if so, what?
- (iii). If there is a combination of the two sets of operations, then, what will be the tariff approach.
- (iv). Will tariffs like Port Dues, Pilotage, and Berth hire apply at the usual rates in cases of shore-based operations (i.e., the conveyor belt system).
- (v). Is it possible for the VPT to assure, to whatever extent, availability of the Ore Berths subject to assured minimum levels of traffic.
- (vi). In case of emergence of assured minimum level of traffic, will the concept of 'volume discounts' be made applicable to this case also.
- (vii). What safeguards can be introduced to ensure that traffic does not shift from the inner harbour to the outer harbour just to take advantage of a 'concessional package' thereby depriving the VPT of the revenue earnings at regular berths.

6. After the joint hearing, the SCCL submitted its comments on various issues raised by the users. In addition to reiterating their earlier comments on use of the idle capacity of the ore berth and generation of additional traffic/revenue to the port by the use of such facility, they stated as follows:

- (i). For cargoes consigned for the Visakhapatnam Port, an amount of Rs.27.50 PMT will accrue to the VPT in case the consolidated charge benefit is passed on to them as against the VPT's view of only Rs.5.90 PMT.
- (ii). The SCCL has only requested that a consolidated vessel related charge, as applicable to transhipment vessel and normal notified landing / wharfage charge on the cargo be charged. It has further requested to fix an even lower consolidated charge on vessels utilising its system, as the pilotage and tug movements of the VPT will be less than that for transhipment vessels.
- (iii). It has proposed to handle 3 million tonnes of cargo per annum consisting of about 1 million tonnes of coal already being consigned to the VPT, 0.5 million tonnes of coal to be transhipped to other ports (additional cargo to Visakhapatnam Port) 0.75 million tonnes per annum of fertiliser and fertiliser raw materials (out of this about 0.25 million tonnes of cargo is generally consigned to the VPT in the normal course and about 0.5 million tonnes will be the additional cargo that will arrive in view of the benefits to importers for bringing their cargoes in the large panamax vessel) and new cargoes to the tune of 0.75 million tonnes of imported iron ore (proposed to be

imported by Hy Grade Pellets Limited for their iron ore fines pelletisation plant at Vizag in cape size vessels) or steam coal for the cement plants / thermal power plants. The SCCL's system will divert only 1.25 million tonnes of the VPT's existing traffic to its system and this will make the normal berths where these cargoes are presently handled, free for handling the other cargo to the tune of 0.625 million tonnes.

(iv). A comparative analysis of the financial benefits accruing to the VPT presently and that will accrue to the VPT, if the SCCL is charged a consolidated vessel related charges as applicable to transhipment operations is given below:

(a). The present earning to the VPT (by way of handling 1 million tonnes of coking coal @ Rs.50/- pmt and 0.25 million tonnes of fertilizer @ Rs.59/- pmt) are Rs.6,47,50,000/-.

(b). The proposed earnings to the VPT in case consolidated charge benefit is passed on to vessels and cargoes utilising their system for the projected traffic (of 10,00,000 tonnes of Coking Coal for Vizag @ Rs.27.50 pmt, 5,00,000 tonnes of Coking Coal for other ports @ Rs.7.50 pmt, 7,50,000 tonnes of Fertiliser @ Rs.27.50 pmt, 7,50,000 tonnes of Iron ore/Steam Coal others @ Rs.27.50 pmt, 6,25,000 tonnes of Other cargoes assumed to be handled by Vizag Port in view of free berth capacity @ Rs.59.00 pmt) shall be Rs.10,93,75,000/-

(v). It is assumed that 50% each of vessels utilising the system will be Panamax type and cape size carrying about 70,000 and 1,30,000 MT of cargo respectively. Hence, average vessel size will be 1,00,000 MT. Accordingly, vessels related charge will be Rs.3.50 PMT as the vessel related consolidated charge presently is Rs.3,50,000/- per vessel. Also it is assumed that normal notified cargo landing / wharfage charge will be paid on cargoes finally consigned to the Visakhapatnam Port @ Rs.24/- PMT and a concessionary wharfage of Rs.4/- PMT on cargoes being carried to other ports. Thus, the gain that will accrue to the VPT by passing on the consolidated charges will be to the tune of Rs.4,46,25,000. This income accrues to the Port without any additional investment. Even taking the most pessimistic view that no additional cargo will accrue to the VPT due to diversion of 1.25 MT to SCCL system, the net gain to the VPT will be Rs.77,50,000/-.

7. As decided at the joint hearing, the VPT submitted its comments, in consultation with various user organisations and the SCCL, on various issues raised, a summary of which is given below:

(i). Two meetings with the SCCL, Stevedores Association, INSA, Steamship Agents' Association, SAIL, ESSAR and C&F Agents Association were held and the proposal was discussed in detail. The points brought out by the SCCL as given in para 6 above were also discussed.

(ii). The statement of the SCCL that the VPT would be earning Rs.1093 lakhs per annum against the present earnings of Rs.647 lakhs is a mis-interpretation of the facts.

(iii). The assumption that a notional cargo of about 6.25 lakhs tonnes will be handled on account of utilisation of the system is purely arbitrary in the sense that in-spite of availability of free berth days during lean period from December to March in every financial year, the VPT is not able to attract any additional cargo other than traditional and captive cargo. Extending concessionary benefits based on notional cargo is not correct and will lead to a serious audit objection, more so where a private firm is involved.

(iv). As regards diversion of about 5 lakhs tonnes of coking coal from other ports and handling of 7.5 lakhs tonnes of additional cargo on account of the ESSAR, the VPT had discussed with the ESSAR who informed that they were not very sure about the materialisation of the traffic. The port has given comparison of revenue estim: by

the SCCL and the estimates modified by the VPT, which shows a net loss of revenue of Rs.263.75 lakhs per annum to the Port.

- (v). The port is spending a substantial amount on the modernisation of the cargo transfer system and construction of additional service centers and by 2002, there will be 6 additional berths, 14 higher capacity cranes and 2 grab un-loaders at the port which will increase the productivity making port more competitive to attract additional cargoes. If the benefit is extended to one party, there is every possibility of diversion of significant volumes of the cargo from the inner harbour to the outer harbour rendering the investment made by the Port infructuous.
- (vi). A proposal to extend the inner harbour rates to outer harbour in respect of cargo which is meant for handling at inner harbour berths like fertilisers, steam coal, coking coal (i.e. other than captive cargo) has already been sent to the TAMP for approval and the same is under their consideration. This facility shall be an incentive to the shipping community to handle their vessels at the outer harbour berths instead of waiting at the inner berths. It will enable the shipping community to avoid the payment of the demurrage charge and there will be substantial reduction in the standing costs of the ship as the users will get a concession of about 25% on vessel related charges.
- (vii). During the discussions with the users, it was suggested by the trade members to examine the feasibility of extending 10% discount on vessel related charges for any user who come forward to utilise the non-workable berth for cargo operations.
- (viii). The port is not in a favor of extending the benefit of consolidated vessel related charge to the SCCL since it is strongly felt that it shall amounts to loosing sizable revenue of about Rs.2.5 to 3 crores per annum to the port. Also the present consolidated vessel related charges of Rs.3.5 lakhs for ETA operation have been proposed to be revised upward to Rs.8.5 lakhs (to be charged slab wise) for this operation which awaits TAMP's approval.
- (ix). The points which were mutually agreed upon were (a) extending discount on vessel related charges if the performance exceeds the stipulated norm and (b) the discount on tariff for higher volumes of throughput.

8.1. Another joint hearing in this case was held on 3 April 2000 at the VPT along with the ETA (Dubai) case. At the joint hearing the following submissions were made:

Visakhapatnam Port Trust (VPT)

- (i). We are against any subsidies (or cross subsidisation). Why should a public trust subsidise a private company?
- (ii). In spite of many representations from us, the TAMP has still not fixed a proper tariff for ETA operations.
- (iii).
 - (a). Do not fix separate rates. Let the common rates prevail. The stated concessions can be offered upfront. After all, the new system will make an otherwise unworkable Port facility work.
 - (b). The Government allows us 13.5% ROCE. Why should we subsidise private parties to earn a much higher ROCE?
 - (c). Should there not be a ceiling on the ROCE of private parties? Will it not further increase with subsidies? There should be some way of estimating the capital employed. The TAMP must also decide on a reasonable ceiling on the ROCE for a private party.
- (iv). The SCCL says, heavy investments will be made, but, no details are available.
- (v). The SCCL has given commitment of a minimum performance.

- (vi). There is no case for concessions to 'shore based operations'.
- (vii). We do not consider the third 'combined operations' at all.
- (viii).
 - (a). There will be a substantial freight differential (estimated at \$ 5 per MT) on the bigger vessels that ETA will service.
 - (b). Since, the charter terms vary substantially, the lines / shippers shall gain \$ 8 per MT depending on the speed of operation.
 - (c). A part of these gains must go to other concerned agencies also.

M/s. Sarat Chatterjee & Co. (VSP) Pvt. Ltd. (SCCL)

- (i). We are making an (otherwise) unworkable berth operative. This will benefit the Port. Give me some concession.
- (ii). No ceiling rate for our operation is fixed. We are agreeable to either TAMP or DG (S) fixing it.
- (iii). The response of the detailed discussion with the VPT has come only on 27 March 2000. We are yet to study and respond.

Visakhapatnam Port Users Association (VPUA)

- (i). The tariff offered is not concessional; it is more consolidated.
- (ii). The VPT was originally avoiding ETA (Dubai) proposal. Then, they started supporting. Now, after three years, they oppose. This is a very strange inconsistency.
- (iii). We do not insist on separate rates. Let there be common rates with concessions for better performance.
- (iv). Cape-size vessels would not have come to VPT otherwise. This is an extraordinary achievement.

The Shipping Corporation of India (SCI)

The freight rates came down because of a global trend. The credit cannot be given to the ETA. The Port Users' Association has grossly exaggerated the merit of ETA facility.

The Rashtriya Ispat Nigam Limited (RINL)

The ETA is a monopoly. Why give subsidy to them?

M/s. ESSAR Steel Limited

- (i). The ETA crane can do very well. It can handle 15000 MT per day, but barges are not available to carry the cargo into the Port.
- (ii). Facilities for unloading 15000 MT both at outer and inner harbour will be required. Unless this happens, the system will not succeed.
- (iii). Only a combination system like the SCCL's will work.

8.2. At the joint hearing, it was decided to give 10 days time to the SCCL to respond to the VPT's observations dated 27 March 2000. Some of the users who attended the joint hearing felt that the SCCL should arrange to organise some trial-runs to check on the operational factors, environmental hazards, etc. The SCCL agreed to arrange such trial operations. It was decided to

9.1. The SCCL submitted its comments on the observations of the VPT vide its letter dated 7 April 2000. A summary of the comments offered by the SCCL is given below:-

- (i): The following points may be considered before taking a decision:
 - (a). The optimum and efficient utilisation of Port facilities that presently remain unutilised.
 - (b). The economic viability of the project (either private or public).
 - (c). The competition from other neighbouring ports (Kakinada, Dhamra, etc.)
 - (d). The handling of additional projected traffic and reduction of detention time of vessels at roads to zero level at all times of the year.
 - (e). No investment from VPT's side.
- (ii). The calculations of financial benefits to the VPT are based on the assumption that additional cargo will use the available free berth days.
- (iii). It is presumed that 50% of the available free berth days shall be utilised for handling additional cargo which is increasing by 8-10% every year. Hence the facts with respect to the generation of additional cargo on utilisation of its system, which shall improve the berth availability, are not misinterpreted.
- (iv). The Multipurpose Berth constructed by the port at the outer harbour will handle containers and hence the system shall not economically clash with the investments made by the port.
- (v) The vessel related tariff for vessels utilising the SCCL system can be fixed on per-metric-ton basis. For quantity discharged on to the daughter vessels, same tariff as applicable to ETA can be made applicable by equating it with the average carrying capacities of the cargo and for the quantity discharged on to the shore system, a reasonable tariff similar to that fixed for ETA operations may be fixed.

9.2. The VPT has given its further comments on the request of the SCCL which are summarised below:

- (i). The Port welcomes the installation of innovative facilities by any user. Such facilities shall not, however, be detrimental to the interests of other users. In this case, the inference of the SCCL that the proposed system will not in any way economically clash with the investments made by the Port is not correct in view of the possibility of diversion of a substantial portion of inner harbour cargo to the proposed facility.
- (ii). No commitment regarding percentage discount can be given at this stage as the percentage discount depends upon the final rates of port dues and pilotage to be approved by the TAMP for various sizes of vessels. The figure stated in the VPT's letter dated 27 March 2000 is only indicative because after revision of the Scale of Rates the percentage discount may vary.
- (iii). The concept of consolidated vessel charges cannot be extended to the SCCL as the *modus operandi* does not come under the transhipment operation. Also, the fixation of per tonne rate will not be helpful in case of simultaneous discharge as it is not practicable to maintain data of the quantity discharged on to the shore and the daughter vessel.
- (iv). The inner harbour rates of port dues may be extended to vessels at outer harbour for draft availability of up to 10.7 meters. Beyond this, the port is not prepared to extend any concession to the SCCL since it amounts to loss of substantial amount of revenue to the Port.

- (v). The difference in the amount payable towards vessel related charges for deploying cape size vessel at outer harbour vis-à-vis handy max vessels at inner harbour is not significant since in the later case, the user will be paying for more number of ship calls. Without any substantial increase in the expenditure, the user will get additional benefit of minimum 3 to 4 dollars per tonne in freight by deploying cape size vessels.
- (vi). Till now the MCHS has not been demonstrated by the SCCL. It is too early to debate and decide about the concessions and rebates in the absence of actual data on productivity levels and technical feasibility of the facility.
- (vii). Though the port is willing to sacrifice a certain amount of revenue if the proposal is beneficial to the customer in the overall interest of the nation, it becomes difficult to estimate such tangible benefits in the absence of practical results of the facility proposed.

10.1. The SCCL vide its letter dated 15 September 2000 has intimated that they have successfully carried out the trial operation of the system developed by them with coking Coal landed on account of SAIL. They have also submitted details of the discharge of cargo along with a report from marine surveyors.

10.2. The VPT has submitted its comments on the trial operation report of the SCCL. The VPT has given the following comments:

- (i). The SCCL has carried out trial run for the vessel M.V. AMBER-K with the consent of the SAIL for discharge of imported coking coal at GCB, which is a regular along side berth for discharge of coking coal and not the ore berth.
- (ii). The SCCL has used its system partly with two hooks out of total number of four hooks that could be worked for the said ship.
- (iii). During the course of operation of the system the conveyors deployed were stopped due to frequent jamming as well as breakdown of the system. Hence, part of the cargo at these hooks was discharged by conventional method.
- (iv). Carrying out of piece-meal operations at the convenience of the firm does not indicate the real performance of the system.
- (v). The Survey report reveals that the output from the two hooks of the system was less than the output achieved at the other hooks worked on the conventional system.
- (vi). Unless the system works satisfactorily, the proposal for extension of discount on tariff shall not be considered.

11. Another joint hearing in this case was fixed on 8 December 2000 in Visakhapatnam. The SCCL had sought an adjournment of the case. However, the joint hearing as scheduled was held. It was decided to give a hearing to the SCCL in Delhi. In the joint hearing held on 8 December 2000, the following points were made:

The Visakhapatnam Port Trust

- (i). The trial runs was held on a regular berth and the output was also low even there.
- (ii). If they off-load cargo faster, they get their return by reducing the turn around time. What more do they want?
- (iii). The claim for a part of the benefit of using a non-workable berth is also not valid. They have not used a non-workable berth.
- (iv). The Rules and Regulation of Indian Railway shall apply. The Port Railways have no Rules and Regulations of their own.

- (v). The delivery of wagons is at the convenience of Railways. Before the wagon are to be sent back to railways seven operations have to be completed, loading / unloading are only two out of those.
- (vi). Some free time (five to nine hours) is available to users, however, to the port, for seven operations 36/28 hour's free time is available. Beyond this, demurrages will apply.
- (vii). Grant of waiver of demurrage is at a total discretion of the Port. It is fraught with dangers. We do not want to be so vulnerable.

The Vizagapatam Chamber of Commerce and Industry

Where is the non-workable berth? The export of iron ore to China has picked up.

Visakhapatnam Port Trust and Indian National Shipowners' Association

- (i). Tariff shall be one fixed rate and incentives can be given for quantity (volume), speed (turn around) and use of non-productive assets. If concession is given for promoting innovation then its quantum and duration need to be defined. It cannot be forever.
- (ii). The concessions should be a part of a stated tariff and nothing *ad hoc* should be there.
- (iii). The inner harbour rates can be extended to outer harbour on draft considerations (10.7 meters).
- (iv). The INSA opposes grant of any consolidated charge for such installations.

12. The SCCL submitted further comments on the observations of the VPT on the operations carried out by them. In addition to reiterating its earlier comments it has stated as follows:

- (i). The trial was not carried out at an ore berth as no receiver was willing to bring in the vessel to the ore berth without the tariff being finalised.
- (ii). There can be minor initial teething problem as the concept is new and innovative which will be over come as more and more cargo is handled and the system is entirely streamlined.
- (iii). The system is primarily designed to operate with one or two floating cranes which were not used in the trial runs as no receiver was willing to bring in gearless vessel till a tariff is fixed.
- (iv). No tariff concession is required for utilisation of the system at normal berths for all cargoes. A structured consolidated tariff may be fixed linked to the productivity achieved.
- (v). It is to be clarified whether the consolidated tariff as applicable for transhipment will be applicable in a case where the daughter vessel / barge may not be available simultaneously with the mother vessel and the cargo has to be discharged and separately reloaded into the daughter vessel and / or barge for onwards carriage.

13. As was decided, a separate hearing for the SCCL was allowed on 15 February 2001 in New Delhi. The VPT was also invited to participate in the hearing. During the joint hearing, the following submissions were made:

M/s. Sarat Chatterjee & Co. Pvt. Limited (SCCL)

- (i). This is a new system. Teething problems will be there. Please be considerate in evaluating.

- (ii). We have done a trial on the general cargo berth. The results are good.
- (iii). We are not asking for subsidies. We want consolidated charges for an innovative operation.
- (iv). We are not asking for priority on the Ore berth. Iron ore will always get the priority. Inspite of exports to China has picked up, the berth is vacant for long periods. We only want to utilise the lean time.
- (v). The VPT's own reports show an increase of 9.5% in the traffic. How can they say, there is no additional traffic?
- (vi). This ore berth is a deep draft berth. With our innovative system, more large vessels can come giving advantages of scale to all parties.
- (vii). We have learnt from the ETA case. We have overcome their infirmities.
- (viii). This system can be seen as a handling gear. We are not asking for any concessions on other berths. We ask for concessions only when we use an otherwise unworkable ore berth for unloading of the cargo.
- (ix). Significantly, the vessel-related charges for ore berths are much higher than for the other berths, so VPT will gain, if we make the ore berth work more.
- (x). Trial runs were not conducted at the ore berths, as users were unwilling to pay more for the trial at the expensive berths. If a special rate can be fixed, we can have the trial there.
- (xi). The conveyor system is well designed. It will occupy only the given area and operate within that. There will be no obstruction to ore loading.
- (xii). We have proved that the system is workable. Only, we have not been able to prove the efficiency parameters. The TAMP can fix the efficiency parameters and, if necessary, give a graded Scale of Rates.
- (xiii). The VPT has invested in modernisation. But that should not come in the way of more competition. Let us compete with them; and, let the user benefit.
- (xiv). We are middleman undoubtedly. We are only a handling agent. Why should there be any objection to our investment in this system. After all, only a service provider has to arrange for these facilities.

Vjsakapatnam Port Trust (VPT)

- (i). The conveyor system is basically one type of gear of a handling agent.
- (ii). The SCCL cannot be compared with ETA. The ETA has a turn-key operation contract. The SCCL is only a handling agent at the VPT.
- (iii). At the ore berth, first priority will be to iron ore, second priority will be to oil transhipment; and, the SCCL will get only third priority.
- (iv). When iron ore is being loaded, the SCCL cannot operate in ore berth 2 without obstructing the loading.
- (v). We are spending Rs.100 crores on modernisation of many new cranes and will be able to unload 12000 MT per day. The SCCL itself has done so.
- (vi). We are likely to install two heavy-duty (33MT) grab un-loaders at the general cargo berth in outer harbour to suit 1,00,000 MT vessels. We will be able to unload 18,000 MT per day. In this backdrop, how is the SCCL's venture innovative?

- (vii). At the SCCL trial at GCB, the output was less than the normal output. Where is the advantage?
- (viii). With our modernisation schemes, there will be no congestion at all. There is no particular attraction for new installations at a concessional rate.
- (ix). The SCCL is only a handling agent. What extra cargo they will bring in. If they give a clear assurance of additional traffic, we can consider.
- (x). As there is no particular advantage, we are, therefore, not in favor of this new system.
- (xi). When cargo-handling operation is in progress we will not charge the SCCL for using our space to install their system. After all it is a part of their handling gear.

14. During the joint hearing, the SCCL submitted a copy of its reply to the Rashtriya Ispat Nigam Limited (VSP) on their objections. The SCCL also furnished its further written submissions reiterating its earlier comments, which are summarised as below:

- (i). It is willing to pay cargo wharfage at normal prescribed tariff of the port for different cargoes. The benefit of lower wharfage may, however, be extended whenever it transships cargo from vessel to vessel and / or whenever cargo landed at the port is reloaded on to another barge for onward carriage to a different port.
- (ii). It is agreeable to pay 25% of the prescribed berth hire for vessels discharging cargo consigned to Visakhapatnam, on to its system at ore berth. Since ore berths does not have any shore crane facility and is generally a non-workable berth for cargo discharge, its system will gainfully utilise the idle capacity by generating additional revenue for the VPT.
- (iii). Berth hire be collected on the basis of slab prescribed for vessels with GRT of 15001 to 30,000 since, the cargo proposed to be handled on to its system presently arrive in the vessels with GRT of 15001 to 30000.
- (iv). As regards pilotage and port dues, the SCCL shall be given the benefit of the same consolidated charges as applicable on vessels for transhipment of cargo as the services are exactly similar to what is being extended to transhipment vessels. These transhipment vessels are also presently berthed at the ore berth.
- (v). In case of simultaneous operation of both transhipment and discharge on to their shore based system, the tariff be fixed on the basis of per metric tonne based on the quantity carried by the vessel.

15. This Authority had already passed an Order on 16 May 2001, after reviewing its earlier Order dated 22 August 97 relating to fixation of consolidated charges on mother vessels for lightening operations carried out by a floating crane. The revised rates for transhipment of dry bulk cargo were approved as proposed by the VPT. While approving the revised rate, this Authority had ordered that the revised rates would be applicable to all cases of transhipment operation of dry bulk cargo including the case of the ETA (Dubai); and, the revised rate would replace the consolidated charge prescribed in its earlier Order dated 22 August 97.

16. With reference to the totality of information collected during the processing of this case, and taking into account the arguments advanced at the joint hearings, the following position emerges:

- (i). The SCCL has submitted its proposal for installation of an innovative cargo handling system at the VPT in the backdrop of this Authority's stated position about encouraging 'Innovative systems'.
- (ii). The proposed system will consist of a floating crane (for overside operations) and a conveyor belt system (for shore-based handling) each operating either independently or in tandem.

The floating crane is still being manufactured. The conveyor belt system, however, is ready and has also been subjected to a trial-run albeit somewhat unsatisfactorily.

- (iii). (a). The SCCL has stressed the point, it will be innovative in the sense that it will make an unworkable berth work. The Ore Berth in the Outer Harbour has been constructed for export of iron ore. The SCCL claims that, with its (innovative) MCHS, it will make the Ore Berth workable (even) for imports. It is noteworthy that the Ore Berth remains empty especially in the lean season; and, the SCCL proposes to gainfully utilise this 'idle capacity'.
 - (b). The SCCL has accepted the position that at the Ore Berth first priority will be for iron ore, second priority for 'oil transhipment', and only third priority will be for its cargo.
 - (c). The SCCL has also recognised the position that there are special operational guidelines governing occupancy of Ore Berth-I and Ore Berth-II requiring compulsory vacancy of one or the other berth under stated conditions.
 - (d). The SCCL has specifically accepted the VPT stipulations that its MCHS operations must not
 - hamper their installations;
 - cause safety hazards;
 - interrupt other traffic; and,
 - result in loss of revenue.
- (iv). Besides the other stated advantages, the more important additional advantage will be that larger size (i.e., cape-size) vessels can come to the VPT which may not otherwise happen. This has in fact been seen to happen in the case of the trial-runs organised by the ETA (Dubai) for use of its floating crane.
- (v). (a). If there is additional traffic, and if the SCCL system is operated efficiently, it will result in decongesting the port besides yielding additional revenue for no investments by the Port. But, before such a happy situation can be countenanced, the conditions listed in paragraph 16.(iii).(d). above will have to be satisfied. It is necessary in this case to emphasise this aspect because one of the constituent units of the system (viz., the floating crane) is still not in position and the other constituent unit (viz., the conveyor belt system) has not really demonstrated its capabilities.
 - (b). As earlier stated, the conveyor belt system has not yet had a proper trial-run. Its only trial-run has been in a regular berth and not in the Ore Berth. Even in such a trial-run, the following problems were noticed:
 - hardware problems like frequent jammings and many break-downs;
 - handling problems like ability to utilise only two out of the four hooks available in the vessel;
 - occurrence of spillages causing pollution and environmental hazards;
 - poor standard of performance in the sense that the (other) two hooks operated in the conventional method could give greater output than the two hooks operated by the MCHS;
 - accumulation of cargo at the discharge point leading to congestion due to limitation of the evacuation system;
 - aggravation of the evacuation system due to railway-related uncertainties (e.g., availability of wagons).

It has to be recognised in this context that, even if there is improvement in the performance standard of the SCCL, its overall impact will still be hit by the systemic limitations cited above.

- (c). The SCCL has sought to explain away the gaps in its trial-run with the observation that, in the absence of a special consolidated tariff for its operations, users have not been willing to bring in larger size vessels for (cargo) handling at the Ore Berth where they will have to pay higher vessel-related charges. This explanation is obviously not tenable for the reason that any operator propagating a new system will have to find his ways of demonstrating its feasibility and efficiency; he cannot expect this Authority to fix tariffs for experimental operations and trial runs or (even) expect the Port to accept such a proposition.
- (d). Likewise, the SCCL has sought to meet the criticism about lack of guaranteed levels of traffic by stating that such guarantees are not possible in the absence of 'berth reservation'. The implication here, possibly, is that this Authority must persuade the VPT to work out 'a package' for an experimental phase of operation. This, again, is not a tenable proposition. The SCCL must do its groundwork to tie up all the issues instead of leaving them for this Authority to do the needful.
- (e). Talking of 'guarantees', the SCCL has agreed to give guarantees about performance standards and accept penalties for under-performance. Although the standards stated in the proposal are 10,000 MT/day for the conveyor belt system and 15,000 MT/day for the floating crane, in this context, the SCCL has chosen to 'assure' only 8,000 MT/day and 12,000 MT/day, respectively. It is difficult to accept such steep reductions in performance standards. As has rightly been highlighted by the INSA, there will be little point in talking about a performance level of 8,000 MT/day when, with the new investments that are being made, the VPT itself can achieve much more.
- (vi). (a). The SCCL has presented the proposal about its MCHS in three facets –
 - overside operations with the floating crane;
 - shore-based handling with the conveyor belt system; and,
 - a joint working of both.
 (b). The SCCL has requested for a special consolidated tariff for its floating crane operations citing the special transhipment model prescribed for the ETA (Dubai). It is relevant here to point out that the example of the ETA (Dubai) is somewhat outdated in the sense that this Authority has prescribed on 16 May 2001, in supersession of its earlier special prescription in favour of the ETA (Dubai), 'common rates' for transhipment of dry bulk cargo as proposed by the VPT. In other words, the 'common rates' (and, the attached conditionalities) will apply to the transhipment operation using the SCCL floating crane also whenever it is ready and commissioned; there will be no need for any separate prescription of rates (and, conditionalities) exclusively for the SCCL. Significantly, in the joint hearings, the VPT and many of the users have argued against 'special arrangements' and pleaded for common rates with concessions for better performance.
- (c). The SCCL has requested for a special consolidated tariff (even) for its conveyor belt system. The logic is that it can augment cargo handling by about 10,000 MT/day which will considerably reduce the turnaround time of vessels and thereby enable the VPT to maximise its utilisation of the Ore Berth. The basic point to be recognised in this context will be that the conveyor belt system involves 'shore-based handling' and cannot, therefore, qualify for concessions available to transhipment operations. The SCCL itself also admits this distinction; in fact, there is somewhat of a pathetic plea that at least the cargo that is subsequently reloaded on barges to go to other ports must be recognised as 'transhipment'!

Apart from the basic distinction described above, the claim of this system for special consideration has been challenged on other considerations also by

the VPT and others like the INSA, the VCCI, and the SCI. It has been argued that, unlike in the case of floating cranes where additional revenues accrue through operations of daughter vessels, in this case, there are no such accruals; on the contrary, there may be a loss of revenue because of a possible shift of Inner-Harbour-traffic to the Outer Harbour; the feasibility/efficiency of the system has not been demonstrated; and, in any case, as explained in paragraph 16.(v).(b). above, its capability will be constrained by systemic limitations. In the face of this stark factuality, it will be difficult to justify any special consideration for grant of concessions in this case.

(d). The SCCL has also requested for special consideration to the facet of 'joint operations' of the floating crane and the conveyor belt. The VPT has peremptorily dismissed this proposition. Its contention is that, when there can be no special consideration for the independent operation of the conveyor belt system, how can there be any consideration for a 'joint operation'? It will be difficult to refute the logic of this contention. Additionally, it has to be noted that any recognition of a 'joint operation' can open up possibilities of exploitation of the concession. Based on a nominal operation of the floating crane, the concession can be passed on to a full-fledged operation of the conveyor belt system which, in effect, will nullify the decision referred in paragraph 16.(vi).(c). above about not recognising 'shore-based handling' by the conveyor belt system for special consideration.

(vii). The VPT has invested about Rs.100 crores for installation by 2002 six new berths, 14 higher capacity cranes, and 2 grab unloaders. All this will result in substantial increase in productivity. That being so, as has been stressed by the VPT and many users, the conveyor belt system of the SCCL (with all its infirmities discussed earlier) for 'shore-based handling' of cargo holds no particular attraction. Again, as has been stressed by many users, the proposal is couched in very general terms without any specific projections by the SCCL who is only a handling agent without any hold on traffic volumes. This assessment of the proposal cannot but be seen to hold substance. The SCCL will have to do its groundwork more strenuously and tie up its proposal with greater specificity.

Significantly, the VPT has offered to consider giving 'discounts' if the SCCL can come up with clear assurances of additional traffic.

(viii). The SCCL has sought to bolster its proposal with calculations to show that adoption of its MCHS will fetch additional revenue of Rs.4.5 crores to the VPT. The VPT has countered this claim with its own calculations to show a net loss of over Rs.2.5 crores. There may be no need to go into the details of costing in this regard because the calculations are all based on 'assumptions', not reasoned projections; and, we have only the assumptions of one against the other. It has to be recognised in this context that, in cases like this, the onus to establish details will be on the party putting up the proposal (in this case, the SCCL).

Talking of 'assumptions', the SCCL assumption about additional traffic of 6.25 lakh MT is not borne out by recent trends; berths have been relatively 'free' in the lean season. Not surprisingly, therefore, the VPT has styled the SCCL assumption as "arbitrary".

(ix). In response to the VPT averments about its own investments leading to installation of additional capacities, the SCCL has raised a valid point about others making similar investments to compete with the Port Trust. But, the flaw in this case is that the SCCL investments are predicated on prescription of special arrangements. And, its proposal, as earlier stated in paragraph 16.(vii). above, is vague and couched in general terms to warrant special consideration. The SCCL will have to formulate its proposal with greater specificity and based on proven feasibility of the system(s). This Authority cannot be expected to work out the details and fill up the gaps.

(x). There have been observations about the monopolistic character of the systems installed by the ETA (Dubai) and the SCCL. In this connection, there have been demands that, to prevent exploitation by them of the special consideration given, their rates must also be regulated. As this Authority knows, the rates charged by the ETA (Dubai) have indeed been so regulated by the Director General (Shipping). The SCCL has also volunteered to submit to such regulation by the Director General (Shipping) or by this Authority. Since the Director General (Shipping) has already gone into this matter once in the context of the ETA (Dubai), the balance of convenience will seem to lie in favour of letting the rates be prescribed for the SCCL also by the Director General (Shipping).

18. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority decides the following:

- (i). The floating crane of the SCCL (whenever it is ready and commissioned) is to be governed by the common prescription ordered by the Authority on 16 May 2001.
- (ii). The SCCL request for a special rate for its conveyor belt system is rejected on the ground that it is a shore-based operation not amounting to transhipment. Likewise, its supplementary request for treating at least cargo that is subsequently reloaded on barges to go to other ports as transhipment is also rejected.
- (iii). In the light of the decision at (ii). above, the request for a special consolidated rate for the 'joint operation' is also rejected.
- (iv). The SCCL is advised to formulate a fresh proposal with greater specificity, proven feasibility, and clear assurances about additional traffic if it wishes to pursue the VPT offer on concessions for better performance.

S SATHYAM, Chairman
[No ADVT/III/IV/143/2001/Exiv]